

**THEMENBLOCK 2:
STADTENTWICKLUNG, WIE SIE VICTOR GRUEN
SAH – AUSSAGEN ZUM STÄDTEBAU**

Leitlinien für die Stadtentwicklung

Prof. Dr. Bernd Lötsch

(herausgegeben im Jahr 1973 vom ZUP, gekürzte Fassung)

Prämissen für die Stadtentwicklung

Die Prämissen beschäftigen sich mit einer zusammengefassten Darstellung der human-ökologischen Situation und der sich daraus ergebenden primären Zielsetzungen.

Die Zielsetzungen sind:

- Bekämpfung der Umweltkrise nicht nur durch die defensiven Maßnahmen des Umweltschutzes, sondern auch durch die konstruktive Methode der Umweltplanung.
- Die jetzt zügellose Entwicklung muss dahingehend umgelenkt werden, dass das einseitige Streben nach materiellem Wachstum begrenzt und das Streben nach Qualität des Lebens, nach Gesundheit und ideellen Werten in den Vordergrund gerückt wird.
- Ausrichtung der Stadtplanung aufgrund der Erkenntnis, dass sie integraler Teil der Umweltplanung sein muss, und zwar ein vordringliches Anliegen, weil in den Ballungsräumen die Krisenerscheinungen sich am stärksten ausdrücken.
- Aufgabe der Stadtplanung ist es, eine gesunde, menschenwürdige, sozial gerechte und erlebnisreiche städtische Umwelt in Harmonie mit ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten.
- Im Interesse der sozialen Gerechtigkeit sind die Chancen jener Einzelmenschen und Gruppen, die benachteiligt sind, bewusst und gezielt zu verbessern.

15 Prinzipien für die Stadtentwicklung

Die 15 Prinzipien sind in kurzen Absätzen dargestellt. Jedem der Prinzipien geht ein Absatz voraus, der die hauptsächlichen Motivationen für das Prinzip darstellt, jedes der Prinzipien wird von einem Absatz gefolgt, der als Beispiel einige Maßnahmen, die zur Erreichung des Prinzips dienen, aufzählt.

1. Nutzung des städtischen Bodens

Die Nutzung des städtischen Bodens darf nicht gegen das wahre Interesse des Gemeinwohls erfolgen. Um dies sicherzustellen, sollen alle vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Da diese nicht ausreichen, sollen zusätzliche gesetzliche Möglichkeiten geschaffen werden.

Als ein Mittel hierzu sollen gesetzliche Möglichkeiten geschaffen werden, welche die Nutzungsart des städtischen Bodens bestimmen und die Beschaffung von Boden und Bausubstanz sowohl durch öffentliche als auch private Interessen zwecks neuer Nutzung im Sinne aller nachfolgenden Prinzipien für alle städtischen Funktionen (keinesfalls nur für die Wohnfunktion) in wirkungsvoller Weise ermöglichen und fördern. Diese gesetzlichen Möglichkeiten müssen die Interessen wirtschaftlich schwächerer Gruppen besonders berücksichtigen und die zeitweilige oder permanente Umsiedelung von jetzt bestehenden Funktionen in angemessener Weise sicherstellen.

(Anmerkung: Der städtische Boden ist in 2 Hauptkategorien gegliedert: urbanes und außerurbanes Gebiet.)

2. Verflechtung aller urbanen menschlichen Funktionen

Um die Werte der Urbanität sowohl für den Einzelmenschen als auch für die Gesellschaft voll zum Tragen zu bringen, soll im urbanen Gebiet eine innige feinkörnige Verflechtung aller stadtgerechten menschlichen Funktionen angestrebt werden.

Der Begriff Verflechtung bezieht sich sowohl auf verschiedenartige Funktionen als auch auf verschiedenartige soziale und ethnische Bevölkerungscharakteristika.

Die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten (wie z. B. gemischtes Baugebiet) sollen mehr als bisher genutzt werden. Die räumliche Integrierung verschiedener Funktionen durch Nutzung auch der dritten Dimension soll ermutigt werden. Hingegen sollen alle Bestrebungen, welche die Bildung städtischer Monokulturen (wie z. B. Gebiete ausschließlich für Wohnen) zur Folge haben, entmutigt werden.

3. Entflechtung aller störenden technischen Einrichtungen vom menschlichen Lebensbereich

Um die Dienste der technischen Einrichtungen optimal unter voller Wahrung menschlicher Werte nutzen zu können, sollen sie so gestaltet und wenn notwendig durch Separierung und Isolierung räumlich so angeordnet werden, dass ihre störende Wirkung auf den Menschen und seinen Lebensraum verhindert wird.

Hierzu sind Maßnahmen nötig, die die Entflechtung der störenden technischen Einrichtungen (technische Unterstruktur) von den primären menschlichen Lebensbereichen (menschliche Überstruktur) durch Separierung im räumlichen, organisatorischen und zeitlichen Sinn herbeiführen. Der menschlichen Überstruktur ist im Hinblick auf Lebensqualität absoluter Vorrang einzuräumen.

(Technischen Einrichtungen, die auch als urbane technische Unterstruktur bezeichnet werden, dienen der Versorgung und Entsorgung des urbanen Gebietes durch jene Anlagen, deren Anordnung im urbanen Gebiet erforderlich ist.)

4. Die technische Unterstruktur

Die technische Unterstruktur soll sich den Bedürfnissen und Werten der menschlichen Überstruktur unterordnen und anpassen. Jene technischen Einrichtungen und Hilfsdienste, die sich als Erreger von Störungen der menschlichen Umwelt oder als extensive Nutzer des städtischen Bodens nicht in den menschlichen Individualraum einordnen lassen, sollen als das Gesamtsystem der technischen Unterstruktur angesehen, angelegt und betrieben werden.

Um Planung, Ausführung und Betrieb der technischen Unterstruktur als Gesamtsystem durchführen zu können, sind organisatorische Maßnahmen, die die enge Koordination aller Elemente der technischen Unterstruktur herbeiführen, notwendig. Dies bedingt primär intensivste Zusammenarbeit jener vielen Abteilungen und städtischen Betriebe, die mit den technischen Dienstleistungen (Versorgung mit Wasser, Energie, Wärme, Wegschaffen und Behandlung von Abfallprodukten, Transport von Personen und Gütern) befasst sind, wobei neue Konzeptionen auf allen diesen Gebieten erforscht und berücksichtigt werden sollen.

5. Außer-urbane Funktionen

Die außer-urbane menschliche Überstruktur soll erhalten, entwickelt und vergrößert werden. Ihre leichte Erreichbarkeit vom urbanen Gebiet soll sichergestellt werden. Die außer-urbane technische Unterstruktur soll vom urbanen Gebiet und auch von der außer-urbanen menschlichen Überstruktur in horizontaler oder vertikaler Weise getrennt werden. Dies betrifft jene Funktionen, deren umweltstörende Auswirkungen sich als unkorrigierbar erweisen, jene deren Landbedarf im Verhältnis zu ihnen inwohnenden menschlichen Werten unverhältnismäßig groß ist und jene, die ein großes Güterverkehrsaufkommen bedingen.

Maßnahmen sollen getroffen werden, die dazu geeignet sind, außer-urbane Funktionen der technischen Unterstruktur bezüglich ihrer negativen Auswirkungen auf die Umwelt wirkungsvoll zu separieren. Dies kann entweder durch unterirdische Unterbringung oder, unter Bedachtnahme auf wirkungsvolle Isolierung, durch Anordnung an Standorten im außer-urbanen Gebiet geschehen. Maßnahmen sollten sich dahingehend auswirken, dass neue außer-urbane Funktionen in der beschriebenen Weise angelegt und bestehende außer-urbane Funktionen in solche Lagen umgesiedelt werden.

(Außer-urbane menschliche Funktionen sind z. B. großflächige Gebiete für Erholung, Sport, Freizeitgestaltung, die auch die ökologische Reserve für das urbane Gebiet darstellen. Die außer-urbane technische Unterstruktur beinhaltet z. B. Anlagen für die Produktion von Energie und Wärme und für die primäre Lagerung von Treibstoffen, Produktionsgütern u. a. und Verkehrsanlagen wie Flughäfen, Autobahnen, Frachtbahnhöfe u. a.)

6. Kompaktheit

Es soll jenes optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens angestrebt werden, das mit den Prinzipien der Gesundheit und Menschenwürde vereinbar ist, wobei der Begriff Nutzung die Bedürfnisse für Erholung und Freizeitgestaltung einschließt.

Als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit im urbanen Gebiet sollen dienen: Stadterneuerung (anstelle von Stadterweiterung), intensive Nutzung von urbanem Brachland,

bessere Landnutzung durch Anwendung dreidimensionaler Planungsmethoden, Vorschriften bezüglich Mindestlandnutzung für Nutzbauten. Außerdem dient als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit die Nutzung jenes Bodens, der durch Umsiedelung außer-urbaner Funktionen und die Entflechtung der technischen Unterstruktur verfügbar wird.

7. Schaffung von Umweltoasen

Durch die Umgestaltung bestehender bebauter Gebiete sowie durch die Schaffung neuer bebauter Gebiete im Zuge der Stadterneuerung soll schrittweise ein System von beispielgebenden Umweltoasen gestaltet werden. Ziel soll sein, die dort herrschenden Umweltbedingungen systematisch im gesamten urbanen Gebiet herzustellen.

Jene Maßnahmen, die in den vorstehenden Prinzipien angeführt sind, bilden die Grundlagen für die Schaffung von störungsfreien Umweltoasen, die ihren Bewohnern, den Arbeitenden und Besuchern Sicherheit, gute Luft und stressarme Umgebung bieten.

8. Identifikation, Stimulation, Überschaubarkeit

Die städtischen Strukturelemente (Nachbarschaften, Stadtviertel, Bezirke) sollen ein erhöhtes Maß an Eigenleben erhalten. Jedes der Stadtelemente soll multifunktional, durch feinkörnige Verflechtung aller stadtgerechten Funktionen überschaubar gestaltet werden. Unterschiede zwischen den individuellen Stadtelementen und der gemeinsame unterschiedliche Charakter gegenüber den außer-urbanen und außerstädtischen Gebieten sollen die zeitweilige Befriedigung des Bedürfnisses nach abenteuerlichem Erlebnis mittels entsprechender Kommunikation ermöglichen.

Hiezu notwendige Maßnahmen sind unter anderem: Ermutigung zur Differenzierung der Gestaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen, der individuellen Wohn- und Arbeitsstätten, besondere Akzentuierung von Gemeinschaftsbauten und Anlagen durch geeignete Ausdrucksformen der Architektur und Künste. Andererseits sollen Bestrebungen, die zur Gleichschaltung und daher Monotonie führen, durch Zurückhaltung bezüglich Vorschriften und Normen entmutigt werden.

9. Der historische Stadtkern

Als Prüfstein unserer Fähigkeit, eine menschenwürdige urbane Umwelt zu gestalten, soll der historische Stadtkern, der von desintegrierenden Erscheinungen bedroht ist, systematisch und vordringlich vitalisiert werden. Diese Vitalisierung soll unter Respektierung der historischen Gestaltungsprinzipien, durch Schaffung von beispielgebenden Umweltbedingungen, durch leichte Erreichbarkeit, durch Erhöhung der Multifunktionalität (besonders bezüglich der Wohnfunktion) und durch Entwicklung einer effizienten technischen Unterstruktur erfolgen.

Jene Maßnahmen, die im Allgemeinen im Prinzip (7) – Schaffung von Umweltoasen – angeführt werden, sollen im Stadtkern im Hinblick auf seine außerordentlichen Aufgaben und Verpflichtungen sowie im Hinblick auf die Abhängigkeit aller anderen Stadtelemente von der Vitalität des Stadtkerns vordringlich getroffen werden.

10. Natur- und Landschaftswerte

Natur- und Landschaftswerte sollen ökologischen Erkenntnissen entsprechend geschützt, geschont und ausgebaut werden. Erholungsfunktionen mit hohem Flächenbedarf sollen im außer-urbanen Gebiet angelegt werden.

Maßnahmen müssen dahingehend gerichtet sein, die Zerstörung von unersetzlichen Landschafts- und Naturwerten durch Verschandelung und Verhüttelung nicht nur zu verhindern, sondern dort, wo diese bereits eingetreten ist, durch Eliminierung die Ursachen der Störung beseitigen. Die Ausschöpfung von potentiellen Landschafts- und Naturwerten wie z. B. im Wiener Wald, in der Lobau usw. ist anzustreben. In Konfliktsituationen zwischen den Bedürfnissen der technischen Unterstruktur, der außer-urbanen technischen Funktionen und ökonomischen Gesichtspunkten der Urproduktion einerseits und Erholungswerten andererseits sollen Letztere Priorität erhalten.

11. Menschgeschaffene Werte

Alle kulturellen Werte, die die Lebensqualität der Stadt physisch und psychisch erhöhen, sollen ungeachtet ihrer Entstehungszeit erhalten, geschützt, gefördert und wenn nötig mit neuem Lebensinhalt erfüllt werden. Darüber hinaus soll die Schaffung neuer kultureller Werte begünstigt, ermutigt und gefördert werden.

Maßnahmen müssen über die Zielsetzungen eines historisch orientierten, musealen Denkmalschutzes hinausgehen. Das wertvolle Erbe der Vergangenheit soll unter Rücksichtnahme auf die Lebensqualität der heutigen und künftigen Generationen erhalten und mit neuem Lebensinhalt erfüllt werden. Maßnahmen sollen zusätzlich darauf gerichtet sein, das Schaffen der gegenwärtigen Generation zu ermutigen, sodass Denkmale, nämlich Denkwürdiges, auch künftigen Generationen überliefert wird.

12. Priorität für den kollektiven Verkehr

Kollektivverkehr soll ermutigt und Individualverkehr entmutigt werden. Als Kollektivverkehr sollen alle jene vielfältigen Methoden betrachtet werden, die zum Transport von Personen und Gütern in zusammenfassender Weise geeignet sind. Neue Methoden sollen erforscht und erprobt werden. Die Kollektivverkehrsmittel sollen in Relation zu Entfernungen und zu Besiedlungsdichten in zahlreichen Variationen geplant und so einheitlich wie möglich gestaltet und betrieben werden. Ziel ist die Minimierung der Umsteignotwendigkeit und Steigerung der Attraktivität.

Maßnahmen zur Entmutigung des Individualverkehrs sollen im Gleichschritt mit dem Ausbau des Kollektivverkehrs zur Durchführung gelangen. Solche Maßnahmen sind teils steuergesetzlicher Natur. Beispielsweise soll die Zweckgebundenheit aller aus dem Individualverkehr erfließenden finanziellen Mittel dahingehend modifiziert werden, dass diese Mittel für die Anlage, Verbesserung und den Betrieb aller Verkehrsmittel, besonders der kollektiven, verfügbar sind. Weiters sollen alle Bemühungen und Investitionen, die den unersättlichen Bedarf des Individualverkehrs im urbanen Gebiet zu befriedigen suchen, eingestellt werden.

Die Gesetzgebung bezüglich der Anlage von Garagen sollte dahingehend modifiziert werden, dass Lagerraum für Individualfahrzeuge nicht in Verbindung mit Einzelstrukturen geschaffen werden soll, sondern ausschließlich in der Form von Kollektivgaragen an solchen Standorten, die für störungsloses Zu- und Abfahren der Fahrzeuge geeignet sind. Andererseits soll die Benützung der Kollektivverkehrsmittel durch deren Ge-

staltung, Geschwindigkeit, Verlässlichkeit, Annehmlichkeit, günstige Umsteigemöglichkeit und niedrige Benützungsg Gebühr ermutigt werden.

13. Stadterneuerung

Großflächige Stadterneuerung soll, solange kein merkbarer Bevölkerungszuwachs stattfindet, als einzige Entwicklungspolitik verfolgt werden.

Maßnahmen für die Stadterneuerung sollen bewirken, dass private und öffentliche Schaffenskraft die im Interesse des Gemeinwohls liegende Nutzung des städtischen Bodens herbeiführen, und zwar im Sinne aller vorher erwähnten Prinzipien. Stadterneuerung darf nicht nur den Ersatz veralteter Bausubstanz durch neue erwirken, sondern soll großflächig Elemente einer besseren Stadtstruktur, neue Wohnformen und neue Lebensformen schaffen.

14. Flexibilität, Reversibilität und Elimination

Wir erkennen, dass alles menschliche Schaffen der Möglichkeit von Irrtümern unterworfen ist.

Um die Folgen von Irrtümern so weit wie möglich zu vermeiden, sollen für alle Entscheidungen und Durchführungen der Umweltgestaltung mehrere alternative Lösungsvarianten erarbeitet und jene Lösungen ausgewählt werden, welche im Hinblick auf die Zukunft Flexibilität, Reversibilität und Elimination optimal berücksichtigen.

Maßnahmen sollen dahingehend getroffen werden, dass Anlagen und Bauwerke, die möglicherweise nur kurzfristig unseren jetzigen Bedürfnissen entsprechen, die städtische Umwelt der Zukunft nicht ungebührlich belasten (als ein Beispiel: die Eisenbeton-Flaktürme des Zweiten Weltkrieges). Solche Maßnahmen sollten auch auf die Verringerung der Starrheit, wie sie sich in gewissen Methoden der Vorfabrikation für Wohnungen äußern, gerichtet sein.

15. Durchführung

Der Prozess der Entscheidung, Lenkung und Verantwortlichkeit für die Stadtplanung soll im Sinne dieser Leitlinien in höherem Maße als bisher durch die gewählten Volksvertreter erfolgen. Zu diesem Zweck soll sich die Volksvertretung der Forschung und Beratung durch unabhängige Wissenschaftler (wie Biologen, Humanökologen, Soziologen, Mediziner, Psychologen, Rechtswissenschaftler usw.) bedienen, um Grundlagen für Entscheidungen zu schaffen und diese in engster Zusammenarbeit mit gestalterisch Tätigen (Architekten, Planern, Künstlern innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung) in die Form von Planungsvorhaben umsetzen zu lassen. Die Durchführung der von der Volksvertretung getroffenen Planungsentscheidungen soll Technikern und Spezialisten, innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltungen, obliegen.

Maßnahmen, die zum Verständnis und zur aktiven Mitarbeit der Bevölkerung und nicht behördlicher Institutionen notwendig sind, schließen Veröffentlichungen und offene Diskussionen aller Planungsmotivationen und Planungsdokumente, intensive Aufklärung und Information und Schulung in Umweltkunde für alle Altersstufen ein. Diese Maßnahmen müssen als fortlaufend wirksamer Prozess durch alle geeigneten Mittel realisiert werden.

In jenen Fällen, in denen das Treffen von geeigneten Maßnahmen für die gesamte Stadtentwicklung außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Wien liegt, sollen diese durch

engste Zusammenarbeit mit und Einflussnahme auf Gemeinde-, Bundesländer- und Bundesbehörden sowie auch durch Bemühungen auf internationaler Ebene, auf den Gebieten der Legislatur, Steuergesetzgebung, Raumordnung, Umweltplanung und Wirtschaftsplanung angestrebt werden. Hierbei sollen alle jene Chancen, die Wien dank seiner geopolitischen Lage und seines wirtschaftlichen und kulturellen Potentials bietet, durch Maßnahmen im Interesse der Wirtschaftsförderung, der Kultur- und Kunstförderung, der Heranziehung internationaler Veranstaltungen und Institutionen voll genutzt werden.

Raumplanung und Verkehr

Rede von Victor Gruen, gehalten am Salzburger Institut für Raumforschung, 25. November 1976

Der Titel des Tagungsthemas „Anforderungen und Wünsche der Verkehrsplanung an die Raumforschung“ hat mich, offen gestanden, total verwirrt. Zuerst nahm ich optimistischerweise an, dass es sich um einen Druckfehler handeln müsse, aber dann erschien es mir als möglich, dass sich in diesem Tagungsthema in bestürzender Weise die tiefliegende Verwirrung unserer Ära der Spezialisierung, in der technischen Fachleuten eine Kommandostellung über humanistische Zielsetzungen gegeben wird, ausdrückt. Denn die Themenstellung bedeutet ja nichts anderes, als dass man einer untergeordneten dienenden Funktion, nämlich dem Verkehr und dessen Anforderungen und Wünschen, eine Priorität über die Hauptfunktion, nämlich die lebenswerte Gestaltung unseres Lebensraumes, einräumt und damit den Bock zum Gärtner macht.

Der durch die Thematik der Tagung vorgeschlagene Vorgang ist ungefähr so absurd, als wenn wir vor der Gestaltung des Wohnraumes unseres Heimes uns vorher nach den Anforderungen und Wünschen des Installateurs erkundigen würden, um seine Anforderungen und Wünsche dann womöglich noch als Leitlinie für unseren intimsten Lebensbereich zu verwenden.

In diesem Sinne bildet das Tagungsthema einen Anlass, sich einmal prinzipiell mit der Tragödie unserer Zeit, in der alles, was die menschliche und außermenschliche Natur betrifft, zurückgestellt wird, hinter den Spezialinteressen der wirtschaftlichen und technischen Belange zur Beschäftigung, um die Bereiche einer humanitären Gesinnung gegenüber jenen eines gedankenlosen Materialismus abzugrenzen.

Obwohl diese tragische Diskrepanz sich in allen Bereichen des menschlichen Lebens und der Planung für dessen Zukunft ausdrückt, wie z. B. auf dem Gebiet der Wirtschaftsplanung, der Energieplanung, der Erziehung und Bildung, will ich mich auf das mir gegebene Thema „Raumplanung und Verkehr“ konzentrieren.

Die Aufgabe der Raumforschung kann es doch wohl nur sein, danach zu forschen, wie die Erhaltung, Erreichung oder Wiederherstellung einer „lebenswerten Umwelt“ für besiedelte und unbesiedelte Gebiete, für Stadt und Land, erreicht werden kann, und aufgrund dieser Forschung Erkenntnisse zu gewinnen, die dem Raumplaner, dem Bundes-, Länder-, und Gemeindepolitiker zur Verfügung gestellt werden können.

In meiner mehr als 25-jährigen weltweiten Forschungstätigkeit bin ich bezüglich dessen, was wir „Verkehr“ nennen (der manchmal auch als die Freiheit der Mobilität gepriesen wird), zu gewissen Erkenntnissen gelangt.

Unter „Verkehr“ verstehe ich jene Art der Fortbewegung und des Transportes von Gütern, die mit Hilfe von mechanischen Mitteln und dem Einsatz künstlicher Energie bewerkstelligt wird. Jene Arten der Fortbewegung, die nur durch Aufwendung menschli-

cher Energie erfolgen, wie z. B. gehen, laufen, schwimmen, im Kinderwagen fahren, zu Bett und zu Tisch gehen, spaziergehen, rodeln und Eis laufen, beziehe ich in den Terminus „Verkehr“ nicht ein.

Mein erstes Forschungsergebnis war, dass die Verwendung aller mechanischen Verkehrsmittel zu einem geringeren oder größeren Ausmaß Missstände und Schäden verursacht. Denn in allen Fällen der mechanischen „Verkehrsmittel“ ergibt sich eine Verschwendung von unersetzbaren und unvergrößerbaren natürlichen Gütern, ein großer Einsatz von „künstlicher Energie“ und damit die Produktion von teilweise giftigen Abfallstoffen, die wohl zur Seite, aber nie weggeschafft werden können. Alle Verkehrsmittel verbrauchen, zerstören oder vergiften das unersetzliche und unproduzierbare natürliche Gut „Land“. Sie alle verursachen Gefahren, sowohl für Verkehrsteilnehmer als auch für Außenstehende. Sie alle verursachen Lärm, verkürzen unsere Lebensdauer und vermindern „Lebenswertigkeit“.

Hiezu kommt noch die Erkenntnis, dass wenn die Größe des Verkehrsvolumens die Schwelle der „Maßgerechtigkeit“ überschreitet, sich die verschiedenen mechanischen Verkehrsmittel gegenseitig in den Weg geraten und dadurch Zusammenstöße, Unfälle und Stockungen hervorrufen. In diesem Fall bewirkt Verkehr das Gegenteil von „individueller Mobilität“, nämlich „kollektive Immobilität“, die man auch als „Zusammenbruch des Verkehrs“ bezeichnet.

Da ein nicht maßgerechtes Ausmaß von Verkehr ungeheuerliche Mengen von künstlicher Energie erfordert, bankrottiert er die Volkswirtschaft und führt zur Suche nach zusätzlicher Energie und damit zu gefährlichen Experimenten (wie z. B. mit Kernkraftwerken). Ein großes Angebot an mechanischen Verkehrsmitteln verlockt uns dazu, auseinander zu streben, und untergräbt damit die positiven menschlichen Werte der Sesshaftigkeit, des Heimatgefühls und der Urbanität. Sowohl durch seine Möglichkeiten als auch durch seine belastenden Auswirkungen wirft der Verkehr uns zurück in die Ära des Nomadentums, geprägt durch ewige Rastlosigkeit, durch Flucht und Jagd.

Aus dem vorher Gesagten ergibt sich das Folgende:

1. These:

Je weniger mechanische Verkehrsmittel wir benutzen müssen, desto besser ist es, und deshalb muss Raumplanung darauf gerichtet sein, den mechanischen Verkehrsbedarf auf ein Minimum zu reduzieren.

Erst aufgrund dieser grundlegenden These können wir uns damit beschäftigen, im größeren Detail zwischen den zwei Hauptkategorien der Mobilität zu unterscheiden, um uns später der Analyse der drei Hauptarten und seiner vielen Unterarten zuzuwenden.

Die zwei Hauptkategorien sind:

- freiwillige Mobilität
- Zwangsmobilität

Für die freiwillige Mobilität besteht ein Bedürfnis, weil der Mensch als ein neugieriges und von Abenteuersucht und von Wissensdrang erfülltes Wesen in die Ferne schweifen und sich deshalb fortbewegen will. Wenn diese „freie Mobilität“ maßvoll und vernünftig ausgeübt wird, dann kann sie Erlebniswerte, Erkenntniswerte, Gesundheits- und Wissenswerte schaffen, welche die Nachteile, die mit jeder Art des Verkehrs verbunden sind, überwiegen.

Diese 1. Kategorie der Mobilität – die freiwillige – sollte also durch Raumplanung gefördert werden, jedoch in solcher Weise, dass sie mit dem geringsten möglichen Schaden für den Menschen und für seine Umwelt und mit dem geringsten Aufwand an künstlicher Energie betrieben werden kann.

Die 2. Hauptkategorie „Zwangsmobilität“ hat ihren Beweggrund nicht darin, dass wir uns fortbewegen wollen, sondern darin, dass wir uns fortbewegen müssen. Gewisse Missstände zwingen uns dazu, uns verfrachten zu lassen, um von unseren Wohnorten zu unseren Stätten der Arbeit, des Lernens, der Geselligkeit, der Kultur, der Fortbildung, des Einkaufs usw. zu gelangen.

„Zwangsmobilität“ ist nicht eine wertschöpfende, sondern eine wertzestörende Tätigkeit. Sie verlangt von jedem von uns unzumutbare Opfer an Leben, Gesundheit, Zeit und Geld. Sie fordert eine sündhafte Verschwendung aller naturgegebenen Güter wie Land und Rohstoffe.

Die Missstände, die die Ursache der Zwangsmobilität sind, existieren deshalb, weil zukunftssträchtige Raumplanung, Regionalplanung und Stadtplanung entweder überhaupt nicht existieren oder als nachvollziehende Tätigkeit die „Anforderungen und Wünsche“ des krassen Materialismus, der Profitsucht oder technische Fehlentwicklungen einfach zur Kenntnis nimmt. Je mehr Zwangsmobilität existiert, desto geringer werden die Chancen für die erfreuliche Ausübung der freiwilligen Mobilität.

2. These:

Die maßvolle Ausführung der freiwilligen Mobilität soll gefördert werden, ein Ziel, das aber nur erreicht werden kann, wenn die übermächtige „Zwangsmobilität“ auf ein Minimum reduziert wird.

Ich habe vorhin erwähnt, dass es drei Hauptarten des Verkehrs gibt. Sie sind:

- Kollektivverkehr
- Gemeinschaftsverkehr
- Individualverkehr

Diese drei Hauptkategorien bestehen sowohl mit Bezug auf freiwillige als auch mit Bezug auf Zwangsmobilität.

Die Mitteln des Kollektivverkehrs werden im Allgemeinen durch die Gesellschaft, also Staat, Länder und Gemeinden, bereitgestellt. Sie können z. B. Eisenbahnen, Untergrundbahnen, Schnellbahnen, Wasser- und Luftschiffe sein. Auf dem Gebiet des Transportes von Gütern können sie Güterzüge, Rohrleitungen, Kabelleitungen usw. sein.

Die Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs können sowohl von behördlichen als auch privaten Stellen beigestellt werden. Sie sind z. B. Aufzüge, Rolltreppen, Schulbusse, Betriebsbusse, Leihautomobile, Taxis, Fahrzeuge von Transportgenossenschaften usw. Die Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs unterscheiden sich von jenen der dritten Hauptart, den Individualverkehrsmitteln, dadurch, dass sie nicht dem einzelnen zur Verfügung stehen, sondern durch fortwährenden Einsatz und größere Kapazität einen weit größeren Nutzen haben. Sie sind deshalb land- und energiesparender als Individualverkehrsmittel, weil sie ohne übergroße Leihlaufperioden operieren und dadurch z. B. den Bedarf an Parkplätzen vermindern.

Die dritte Hauptart ist das Individualverkehrsmittel. Es wird heute hauptsächlich durch Explosionsmotoren betrieben und tritt als Pkw oder Lkw in Erscheinung. Mit Bezug auf schädliche Auswirkungen des Verkehrs im Allgemeinen nimmt diese dritte Hauptart zweifellos eine Spitzenposition ein.

Das Individualverkehrsmittel konsumiert die größten Landflächen (für Bewegungsraum, Parkraum, Herstellung, Reparatur, Pflege und Ablagerung – per Stück ungefähr 300 m²) Es bedingt den größten Energieaufwand und durch die sehr kleine Ausnutzung dieser Energie auch die größte Menge von Energieabfallprodukten, die von besonderer Giftigkeit sind. Seine vielgerühmte Tugend, nämlich jene, dass es imstande ist, seinen Besitzer jederzeit von jedem gewünschten Ort zu jedem gewünschten Ziel in verhältnismäßig kurzer Zeit zu transportieren, ist in Wirklichkeit sein größtes Laster. Denn durch diese Eigenschaft wird das Individualverkehrsmittel zum Verführer und Verleiter, soweit wie möglich auseinander zu streben, menschliche Aktivitäten zu zerstreuen und Entfernungen ins Maßlose zu vergrößern. Dieses Laster bewirkt, dass wenn man ihm nicht energisch entgegentritt, es zur Erreichung der verschiedenen Zielorte es zum Schluss keinen anderen Ausweg gibt, als immer mehr Individualfahrzeuge zu benützen.

Wir lassen uns deshalb dazu verleiten, dieses künstlich aufgebaute Laster durch die Beistellung von immer mehr Straßen und Autobahnen zu befriedigen. Je mehr wir uns dieser Tätigkeit der Befriedigung der Individualverkehrsbedürfnisse hingeben, je mehr wir also die Ausübung des Lasters erleichtern, desto größer wird die Süchtigkeit nach dem Individualverkehrsmittel. Da die Süchtigkeit in einem bedeutend höheren Ausmaß wächst als die Möglichkeit, die Wünsche durch Straßenbau zu befriedigen, bewegen wir uns in einem Teufelskreis, der bewirkt, dass die dritte Hauptverkehrsart, nämlich der Individualverkehr, die zwei anderen Hauptverkehrsarten, den Kollektivverkehr und den Gemeinschaftsverkehr, abwürgt. Für den Individualverkehr gilt das Sprichwort „Wie gewonnen, so zerronnen“. Je mehr Individualverkehrsmittel wir gewinnen, desto mehr zerrinnen unsere Städte und unsere Siedlungen ins Uferlose.

Aus diesen Erkenntnissen ergibt sich für die Raumplanung die

3. These

Wir sollten so planen, dass die Nutzung des Kollektivverkehrs als relativ unschädlichste Verkehrsart gefördert und, wo dies nicht ausreicht, Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs eingesetzt werden können, und dass der Individualverkehr, mit der Ausnahme von extrem dünn besiedelten Gebieten, möglichst ausgeschaltet wird.

Ich habe erwähnt, dass es innerhalb der zwei Hauptkategorien und der drei Hauptarten des Verkehrs eine große Anzahl von Unterarten gibt. Diese Unterarten unterscheiden sich voneinander dadurch, dass sie verschiedene Energiequellen für ihren Betrieb benötigen, wie z. B. Dampf, Öl, Elektrizität, Gas, und weiters dadurch, dass sie verschiedene Arten von Betriebsflächen wie Schienen, Betonbänder, Rohrleitungen, Wasserflächen usw. benützen.

Für die Auswahl dieser Unterarten gilt die

4. These

Wir sollen jene Energiearten und jene Fortbewegungsflächen benützen, die bezüglich des Verbrauches von natürlichen Rohstoffen, bezüglich Landverbrauch und der Erzeugung von Umweltstörungen die kleinsten Schäden anrichten.

Es ist ausschließlich mit Bezug auf diese 4. These, dass wir uns der Hilfsleistungen von technischen Experten bedienen müssen, wobei wir sie dazu ermutigen sollen, möglichst günstige Energiearten und Fortbewegungsflächen zu erfinden, zu entwickeln und zu entwerfen.

Bevor wir nun darauf eingehen, zu analysieren, in welcher Weise die vorhin genannten 4 Thesen, die sich alle auf Verkehr beziehen, in der Raumplanung Ausdruck fin-

den können, ist es wohl unerlässlich, wegen der vielen bestehenden Missverständnisse einige Wort über Sinn und Zweck der Raumplanung zu sagen.

Für mich ist Raumplanung gleichbedeutend mit verantwortungsvoller Umweltplanung, das heißt – mit jenen in die voraussehbare Zukunft gerichteten Maßnahmen, die das ökologische Gleichgewicht und das Überleben der Menschheit sicherzustellen geeignet sind, um zusätzlich das menschliche Dasein „lebenswert“ zu gestalten.

Raumplanung ist nicht, wie viele zu glauben scheinen, eine nachvollziehbare Tätigkeit, die alle jene Tatsachen, die durch Wirtschaftswachstum und Entwicklung der Technik in anarchischer Weise hervorgerufen wurden, säuberlich aufzeichnet, um diesen Fehlentwicklungen aufgrund von Trendberechnungen weitere Möglichkeiten in derselben Richtung zu eröffnen.

Es handelt sich ganz im Gegenteil darum, bestehende Trends wohl zu studieren und zu analysieren, aber aufgrund dieser Analyse unheilvolle Trends entweder abzubremesen oder in die entgegengesetzte Richtung zu lenken. Es handelt sich z. B. nicht nur darum, die Quantität von Arbeitsplätzen zu vergrößern, sondern auch darum, die Qualität des Arbeitsplatzes zu verbessern. Dabei geht es nicht nur um so selbstverständliche Dinge wie Unfallverhütung, sondern um die entscheidende Frage, wie die individuelle Schaffenslust optimale Ausdrucksmöglichkeiten finden kann. Es handelt sich beileibe nicht darum, das völlig utopische Ziel des ewigen Wirtschaftswachstums zu fördern und damit den Bedarf von künstlicher Energie ins Unendliche zu steigern, sondern darum, stabilisierend zu wirken, um sowohl „die Grenzen der Verschwendung“ als auch die Grenzen menschlicher Belastbarkeit nicht zu überschreiten.

Als generelles Ziel könnte der Begriff „Maßgerechtigkeit“ dienen. Dieser Begriff deutet darauf hin, dass es für jeden menschlichen Lebens- und Tätigkeitsbereich eine optimale „Dosierung“, die oberhalb des unteren Schwellenwertes des Mangels und unterhalb des oberen Schwellenwertes des Überflüssigen liegt, gibt.

Vielleicht lässt sich das, was ich mit optimaler Dosierung meine, am einfachsten auf dem Gebiet der Medizin erklären: Wenn ein Arzt zwecks Heilung einer Krankheit eine Pille in ganz bestimmter Dosierung verschreibt, so tut er dies, weil er weiß, dass eine kleinere als die verschriebene Menge völlig wirkungslos bleiben würde, dass aber eine größere Dosierung tödliche Folgen nach sich ziehen könnte. Wenn wir das Wort „Maßgerechtigkeit“ auf unsere Ess- oder Trinkgepflogenheiten übertragen, dann heißt das, dass Maßgerechtigkeit dort liegt, wo wir unserem Organismus die optimale, maßgerechte Dosierung zuführen. Sowohl eine Unterdosierung als auch eine Überdosierung, also verhungern oder überfressen, wären für unsere Gesundheit gleich schädlich.

Dieses Gesetz der Maßgerechtigkeit betrifft auch den Einsatz künstlicher Energie. Wenn wir auf die Verwendung künstlicher Energie völlig verzichten würden, dann müssten wir viele unangenehme und ungesunde Arbeit selbst erledigen. Wenn wir aber künstliche Energie im Übermaß einsetzen, dann besteht die Gefahr, dass nicht wir die Maschinen, sondern die Maschinen uns beherrschen und dass schließlich im Falle völliger Automatisierung wir alle arbeitslos werden würden.

Die Aufgabe der Raumplanung also ist es, im Sinn des Begriffes der „Maßgerechtigkeit“ die unvermehrten Ressourcen der Natur vor Zerstörung und Vergiftung zu bewahren, unsere landwirtschaftlichen Gebiete, unsere Landschaft und das Erbe unserer Vergangenheit zu schützen, die Würde des Menschen dadurch, dass man ihm ein hohes Ausmaß der Selbsterfüllung gewährt, zu erhöhen, das leibliche Wohl, das durch Überkonsum ebenso bedroht ist wie durch Unterkonsum, zu gewährleisten, aber auch das seelische Wohl nicht zu vergessen.

Soweit Verkehr betroffen ist, glaube ich, dass wir aufgrund der 4 Thesen, die ich Ihnen vorgetragen habe, zum Schluss kommen müssen, dass es unsere Aufgabe als Raumplaner ist, nicht für, sondern gegen den Verkehr zu planen. Innerhalb dieser Hauptregel soll es unser Bestreben sein, freiwillige und wertschöpfende Mobilität zu ermutigen und zerstörerische Zwangsmobilität zu entmutigen. Innerhalb dieses Prinzipienrahmens sollten wir die wenigst schädlichen Verkehrshauptarten, das sind Kollektivverkehr und Gemeinschaftsverkehr, ermutigen, und zwar mit dem Schwergewicht auf umweltschonende Energiearten.

Daraus ergibt sich zwingend, dass wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln Individualverkehr entmutigen müssen. Die Mitteln, die uns für diese Art der Raumplanung zur Verfügung stehen, sind nicht nur mannigfaltig, sondern fast alle durch volle Ausnutzung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorhanden. Sie sind teilweise rein planerischer Natur, teilweise können sie durch die Mitteln der Ermutigung und Entmutigung, also Steuervorteile und Steuernachteile, sinnvolle Tarifgestaltung, Vor- und Nachteile in der Abschreibung von Investitionen, und wenn und wo notwendig durch neue Vorschriften zum Einsatz kommen.

Im planerischen Bereich müssen wir vorerst strikte zwischen zwei Arten der Landnutzung unterscheiden und demgemäß verfahren. Wir benötigen Land:

- für die Besiedelung und für alle dazugehörenden Einrichtungen und
- für unbesiedeltes oder schwach besiedeltes Land.

Da Land ganz zweifellos ein unvermehrbares und von Menschen nicht produzierbares natürliches Gut ist, und da alles Leben, sowohl das menschliche als auch das tierische und pflanzliche, von der Menge und Qualität des unbesiedelten Landes abhängt, ergibt sich zwingend, dass wir mit Hinsicht „auf das besiedelte Land“ mit äußerster Sparsamkeit vorgehen müssen, um ein größtmögliches Ausmaß von Land für primäre Lebenszwecke zu erhalten. Denn es ist dieses unbesiedelte Land, das uns mit den Lebensnotwendigkeiten, mit unserer Nahrung, mit atembare Luft, mit trinkbarem Wasser, mit Rohmaterialien und mit Erholungsmöglichkeiten versorgt.

Wenn wir dieses „unbesiedelte Land“ seinem Ausmaß nach ständig vermindern, und seiner Nutzbarkeit nach durch Zerschneidung qualitativ erniedrigen, wenn wir unsere Felder, unsere Wälder, unsere Auen, Flüsse, Seen und Berge durch Auswuchern der Siedlungsgebiete nicht nur versiedeln, sondern auch versudeln, dann graben wir uns unser eigenes Grab.

Es ist also die Verpflichtung der Raumplanung, die Siedlungsgebiete so eng und scharf begrenzt und so kompakt wie möglich zu halten.

Dieser Verpflichtung werden wir aber nicht nachkommen können, wenn Siedlungen aller Größenordnungen, von Dörfern zu Kleinstädten bis zu Großstädten, von ihren Bürgern als lebensfeindlich angesehen werden und wenn sie wegen dieser Lebensfeindlichkeit zu einer nicht endenden Flucht an die Peripherie, in die Region, in das Umland, in Zweithäuser, in Orte des Massenfremdenverkehrs herausfordern und dadurch die physischen und psychischen Eigenschaften des unbesiedelten Landes zerstören und vergiften.

Von den vielen Gründen, die die Einwohner unserer Siedlungen zur Flucht treiben, ist interessanterweise der Individualverkehr mit der von ihm erregten Verpestung der Luft, Lärmbelästigung und Gefahren einer der ausschlaggebendsten.

Ich verweise z. B. auf die Schlagzeile auf der ersten Seite der „Arbeiter-Zeitung“ vom 31.10.1976, „Verkehr macht aus den Wohnungen Lärmhöhlen“, und auf die folgende Aussage: „Acht von zehn lärmgeplagten Österreichern fühlen sich vom Autoverkehr

belästigt. Jeder zweite findet in seiner Wohnung keine Ruhe mehr.“ (Diese Ziffern stammen vom Statistischen Zentralamt.)

Jemand hat boshafterweise bemerkt, dass Wohnungen entlang von Verkehrsstraßen eigentlich nur von Taubstummen benützt werden sollten. Diese würden den Verkehrslärm nicht hören und wären nicht imstande, sich über den Gestank zu beschweren.

Gelingt es also nicht, die sogenannten Ballungszentren aber auch zehntausende Orte mit Durchzugsstraßen von den Plagen des Individualverkehrs zu befreien, dann wird es uns nie gelingen, der Massenflucht in das unbesiedelte Land Herr zu werden.

Unsere Aufgabe als Raumplaner besteht also darin, die besiedelten Gebiete jeder Größenordnung wieder „lebenswert“ zu gestalten, und zwar unter anderem durch möglichst vollen Ausschluss des Individualverkehrs.

Was sind nun die planerischen Mittel, die uns in dieser Beziehung zur Verfügung stehen?

- Die Anordnung der verschiedenartigen menschlichen Bereiche, wie sie als „Bleiben“, als „Arbeitsorte“ und als „Besuchsorte“ dienen.
- Eine sinnvolle Zuordnung aller dieser menschlichen Bereiche zueinander.
- Eine maßvolle Größenbestimmung für jede bauliche Einheit, die diesem Bereich dient.

Es verbleibt mir nur noch genügend Zeit, um ihnen beispielhaft zu schildern, in welcher Weise wir gegenwärtig durch Planlosigkeit und Fehlplanung haargenau in der entgegengesetzten Richtung handeln. So betreiben wir z. B. aus Gründen der „Rationalisierung“ die Zusammenlegung von Gemeinden, in der Ansicht, dass wenn zwei oder drei notleidende Gemeinden zusammengelegt werden, die finanzielle Krise plötzlich verschwinden würde. Hierdurch berauben wir die Einwohner ihrer Identifikation mit ihrer Gemeinde, vergrößern die Entfernungen zu zentralen Orten, wie Schulen, Spitälern, Kirchen usw. ins Maßlose, erzielen sogenannte „Spagatstädte (höflicherweise „Bandstädte“ genannt), vergrößern den Bedarf nach Zwangsverkehr, und zwar in einer solchen Weise, dass er ausschließlich durch die Nutzung von Individualfahrzeugen befriedigt werden kann.

Wir ergeben uns dem Gigantismus in der Form von Supermärkten, Superverwaltungszentren, Superschulen, und schaffen dadurch Superverkehrserreger, die nur durch Superstraßen miteinander verbunden werden können. Wir ermutigen den Besitz einer „fahrenden Untertasse“ in jedem Stall und wundern uns dann darüber, dass dies zur sogenannten „Streusiedlung“ führt. Hierdurch gelangen wir zu weit unter die Schwelle des Mangels liegenden niedrigen Bevölkerungsdichten, die zur Aushungerung der Eigenschaften, der Nachbarlichkeit und der Urbanität führen. Durch unsere Flächenwidmungspläne fördern wir „Entflechtung“, also großräumige Separierung der verschiedenen Belange des menschlichen Daseins, und verursachen dadurch eine ghettoartige „Apartheid“ sowohl im sozialen als auch im funktionellen Sinn.

Durch alle diese und viele ähnliche Maßnahmen schaffen wir eine völlige Abhängigkeit vom Individualverkehrsmittel und bankrottieren gleichzeitig die öffentlichen Verkehrsanlagen, die zum großen Teil ungenutzt uns zur Verfügung stehen, und statt ausgebaut zu werden, aus „wirtschaftlichen Gründen“ immer mehr verringert werden müssen.

Raumplanung aber könnte, wenn wir vernunftgemäß Schritt für Schritt in der Richtung der „Lebenswertheit“ fortschreiten würden, auch das Gegenteil bewirken. Was wir anstreben sollten, ist nicht Entflechtung, sondern möglichst intime, kleinkörnige Verflechtung, bezogen auf soziologisch und funktionell verschiedenartige Lebens-

bereiche. Wir könnten daran arbeiten, sowohl kleinere als auch größere Siedlungsräume und auch große urbane Ballungsgebiete nicht als krebstartig auswuchernde und nach verschiedenen Bereichen groß separierte Gebilde zu gestalten, sondern als Föderationen von maßgerechten Siedlungseinheiten, die multifunktionell und semiautark sein würden, wie z. B. Nachbarschaften, Bezirke, Teilstädte usw. Durch eine solche Handlungsweise könnten wir nicht nur das Identifikations-, Sesshaftigkeits- und Heimatgefühl wiederherstellen, sondern auch eine sinnvolle Partizipation der Bevölkerung an der Gestaltung ihres eigenen Lebensraumes fördern.

Durch eine solche Handlungsweise könnten wir aber vor allem die Plage der Zwangsmobilität zum größten Teil ausschalten. Wir könnten unsere Siedlungsgebiete ihrer Größe nach so einschränken, ihrer Bevölkerungsdichte nach so erhöhen, und wir könnten sie so formen und so organisieren, dass wir innerhalb jeder Einheit gänzlich ohne mechanischen Verkehr auskommen könnten. Nur zur Verbindung dieser Einheiten miteinander und zwecks Verbindung mit der Außenwelt müssten wir Fortbewegungsmittel beistellen, die aber dann zum Großteil aus Kollektivverkehrsmitteln ergänzt durch Gemeinschaftsverkehrsmittel bestehen könnten.

Die sogenannten Wirtschaftsexperten, von denen wir schon lange wissen, dass sie weit unverlässlicher sind als Wetterpropheten, haben Raumplaner anscheinend erfolgreich davon überzeugt, dass je größer ein Betrieb ist, desto rationeller er arbeitet. Wenn diese Wirtschaftsexperten von Effizienz sprechen, dann beziehen sie sich einzig und allein auf jene Effizienz, die im Interesse eines einzelnen Unternehmens liegt, und sie vernachlässigen alle Faktoren, die im Interesse des Gemeinwohls und im Interesse der Erhaltung der Umwelt liegen.

Würde man statt unternehmerischer Effizienz den Begriff „Umwelteffizienz“ anwenden, käme man zu gegenteiligen Resultaten. Als Raumforscher und als Raumplaner sollten wir weniger Gehör schenken den sogenannten Wirtschaftsexperten als den „Wertschaffungsexperten“, denn nur das, was wirkliche Werte für die Menschheit schaffen kann, ohne die uns von der Natur zur Verfügung gestellten Güter zu verschwenden, zu zerstören und zu vergiften, kann als wertschaffende und deshalb zukunftssträchtige Raumplanung aufgefasst werden.

Deshalb plädiere ich für ein entscheidendes „Nein“ zur „verkehrsgerechten“ Planung und für ein begeistertes „Ja“ zur „menschengerechten“ Planung.

Alternativen zum Einkaufszentrum

Ausschnitte aus dem Vortrag von Victor Gruen für das Symposium „Unsere Welt – ein vernetztes System“ in Dornbirn, 3. bis 25. November 1978

Jene, die sich seit langer Zeit, in meinem persönlichen Fall sind es über zehn Jahre, ernstlich mit Umweltfragen und Umweltplanung auseinander setzen, haben erkannt, dass Alternativen für unser gesamtes Denken, Verhalten und Handeln auf fast allen Gebieten menschlicher Tätigkeit gefunden werden müssen, wenn wir einerseits mit den weltweiten Krisenerscheinungen, wie Wirtschaftskrise, Inflation, Massenarbeitslosigkeit, Überproduktion in der nördlichen und Hunger und Elend in der südlichen Hemisphäre fertig werden wollen, und andererseits die Überbelastung der Biosphäre und der menschlichen, physischen und psychischen Gesundheit beseitigen wollen.

Umdenken und umschwenken, also das Finden von anderen Lebenswegen und Lebensformen, also Alternativen auf allen Gebieten, ist, weil unsere Welt, wie es im Programm dieser Tagung heißt, „ein vernetztes System“ ist, nicht nur wünschenswert, sondern absolut notwendig, wenn wir uns und unseren Nachkommen ein lebenswertes Dasein und schlussendlich das Überleben der Menschheit überhaupt ermöglichen wollen.

Die Zielrichtung, die wir durch die Bereitstellung von Alternativen verfolgen, ist im Allgemeinen die Herstellung eines biologischen Gleichgewichts, einer friedlichen Koexistenz zwischen den mächtigen Kräften der Natur und den Menschen als integrativen Teil der Natur, ein „maßgerechtes“ Verhalten, das uns ohne Ausschachtung und Vergiftung der nicht erneuerbaren Schätze unseres Planeten erlaubt, ein lebenswertes Dasein zu führen. Das wird nur gelingen, wenn wir ein brutales Wirtschaftssystem des zentralisierten Gigantismus durch ein humanes und umweltgerechtes „sanftes“ System der Dezentralisierung und des maßgerechten Einsatzes von sich stets erneuernden Fließenergien, wie z. B. Sonnenenergie, Biogasenergie und aller verwandten Energiearten ersetzen, wobei wir den gesamten Energieverbrauch durch weise Energiehaushaltung und bessere Nutzung der den Menschen innenwohnenden geistigen und physischen Energie bedeutsam drosseln müssen.

Die Superverkaufsmaschine, auch Einkaufszentrum genannt, ist neben dem Supermarkt, den Superstraßen, den Superzentren für Verwaltung, Schulung, Vergnügung, Besiedlungszentren, ja selbst Zentren für Kultur und Massentourismus nur ein Symptom für unser missgeleitetes Verhalten, das von Profitgier beflügelt auf Gigantismus und Schaffung von Monokulturen ausgerichtet ist, und zu jener Art von Energievergeudung führt, wie sie durch Zwangsmobilität mittels Individualfahrzeugen und

durch die Errichtung monströser und gefährlicher Energieerzeugungsanlagen führen muss.

Das Thema „Einkaufszentren“ betrifft mich persönlich besonders, weil ich weltweit als der „Vater des Einkaufszentrums“ bezeichnet werde. Tatsächlich habe ich in Amerika, wo ich, gezwungen durch die Barbarisierung Europas durch den Gigantomannen Hitler, mich seit Juli 1938 ansiedelte, schon während des Weltkrieges über eine Verbesserung der kulturellen und sozial trostlosen Zustände in den bestehenden, weit ausgebreiteten und dünn besiedelten Vorstadtgebieten nachgedacht und 1943 meine Idee, Nebenstadtzentren als Kristallisationspunkte der Wüstenei der amerikanischen „Suburbs“ zu schaffen, in einem Artikel für die Zeitschrift „Architectural Forum“, der Entwicklungen für die Jahre nach dem Krieg voraussehen wollte, das „Einkaufszentrum“ in Wort und Bild beschrieben.

Der ideelle Inhalt meines Vorschlages war auf Integrierung gerichtet und zielte darauf ab, multifunktionelle Nebenstadtzentren, die neben Einkaufsstätten auch andere wichtige urbane Funktionen, wie Stätten der Gesellschaftlichkeit, der Kultur, des Gesundheitswesens, des Erziehungswesens, umfassen sollte, zu schaffen. Um diese Rolle als urbane Nebenkerne erfüllen zu können, bestand ich in meinem Vorschlag auf eine klare Trennung zwischen mechanisierten Verkehrsgebieten und menschengerecht gestalteten Fußgängergebieten, die die völlig fehlende Möglichkeit des ungestörten Promenierens, Herstellung zwischenmenschlicher Kontakte, möglichst ungestört von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung, herstellen könnte.

Es dauerte einige Jahre, bis ich diese Ideen mit der Errichtung der ersten integrierten Stadtteilzentren wie „Northland“ in Detroit und „Southdale“, dem ersten überdachten und vollklimatisierten Zentrum, in die Wirklichkeit umsetzen konnte. Weil diese Zentren urbane Werte in Siedlungsgebieten schufen, die sie vorher überhaupt nicht besaßen und die auch in sogenannten Geschäftszentren der amerikanischen Großstädte nicht geboten wurden und weil sie das Einkaufserlebnis in ungestörter und angenehmer Atmosphäre mit kulturellen, gesellschaftlichen und Vergnügungserlebnissen verbanden, wurden sie nicht nur selbst zu ungeheuren Erfolgen, sondern regten weltweite Nachahmung an.

Ich schrieb über dieses Thema schon in den 1950er Jahren ein viel verbreitetes Buch, das noch immer als die „Bibel“ von Einkaufszentren-Unternehmungen angesehen wird, das aber bezeichnenderweise den Titel „Shopping Towns USA“ (also Einkaufsstädte in den Vereinigten Staaten) trug, wodurch ich zum Ausdruck bringen wollte, dass es sich um multifunktionelle Nebenstadtzentren in einem polyzentrisch organisierten Großstadtgebiet handle. Ich schrieb schon damals, dass das vorstädtische Einkaufszentrum nur als Experimentierwerkstätte für die Neugestaltung innerstädtischer Gebiete aufgefasst werden sollte und nur dann segensreich und sinngerecht wirken würde, wenn es zur Gesundung des gesamten städtischen Gewebes durch weitestmögliche Multifunktionalität beitragen würde.

Die Geister, die ich durch die Erfindung des Einkaufszentrums herbeigerufen hatte, übernahm in unheilvoller Weise die ganze Welt. Im ausschließlichen Streben nach schnellen Profiten übernahmen die Spekulanten in Amerika, Kanada, Australien und schließlich in allen anderen Erdteilen einschließlich Europa die rein mechanischen und technischen Kennzeichen der ersten Einkaufszentren, bis heute eine weltweite Einkaufszentrumsindustrie, vertreten durch gigantische Organisationen, die das Konzept in verfälschter Weise übernahmen.

Aus der Idee, die auf Integrierung innerhalb bestehender Siedlungsgebiete gerichtet war, wurde eine, die auf eine Desintegration, also Zerstörung bestehender organisch gewachsener menschlicher Siedlungen, Städtchen und Städte ausgerichtet ist. Aus dem multifunktionellen der bestehenden Bevölkerung dienenden Stadtkern oder Nebenstadtkern wurde eine übermächtige Einkaufsmaschinerie, die es sich zur Aufgabe machte, die Einwohner aus ihren Siedlungsgebieten auf billig zu erwerbende Landgebiete zu locken und durch Nutzung jenes Instrumentariums wie z. B. der Schaffung klimatisierter Fußgängerbereiche, des Angebots großer Parkierungsflächen, Einkaufsmagnete zu schaffen, die den Konsumenten überreden würden, Dutzende von Kilometern für Anreisezeit und Millionen von Litern von Treibstoff zu opfern, um die Verkaufssupermaschinen, auch wenn sie außerhalb der Stadtgrenzen und manchmal sogar – wie im Falle Vorarlberg – außerhalb der Staatsgrenzen liegen, aufzusuchen.

In der ungeheuerlichen quantitativen Ausbreitung des Konzeptes wurden die qualitativen Standards und vor allem die Idee der Multifunktionalität völlig unterdrückt. Besonders tragisch wirkte sich die korrumpierte Anwendung der Idee des Einkaufszentrums auf Europa aus, das zum Unterschied von der neuen Welt in Amerika über historisch gewachsene und funktionierende Ortskerne verfügte und eine Bevölkerungsdichte, die etwa zehnmal so groß wie die Amerikas ist, besitzt. Die Landvergeudung, die durch monofunktionelle Nutzung, durch die enormen Autoabstellflächen, durch die für die Bedienung dieser Zentren notwendige Errichtung von Superstraßen herbeigeführt wurde und die notwendigerweise auf Kosten landwirtschaftlicher und landschaftlicher Erholungsgebiete geht, hat sich jetzt schon in Amerika als untragbar erwiesen, ist aber im dicht besiedelten europäischen Raum von katastrophalen Folgen begleitet.

Welch hohe Wogen das Problem des Einkaufszentrums mit Bezugnahme auf Umweltverhältnisse in den Vereinigten Staaten schlägt, wird dadurch bewiesen, dass der Kampf einer Kleinstadt, Burlington (Staat Vermont, 38.000 Einwohner) gegen eine der gigantischen Einkaufszentrum-Unternehmungen als so wichtig erachtet wurde, dass das populäre Magazin „Time“ in seiner Ausgabe vom 13.11.1978 dem Thema unter der Schlagzeile „Bedrohliche Wolken über dem Shopping-Center“ eine ganze Seite widmete. Die Kleinstadt hat ihren Kampf gegen den großen Einkaufszentrum-Unternehmer gewonnen. Die Bürger von Burlington gingen zu Gericht. Als Grundlage für ihre Klage nutzten sie die Gesetzgebung der amerikanischen „Environmental Protection Agency“ (Amerikanische Umweltschutz-Agentur), die aufgrund des vom Kongress schon vor mehreren Jahren erlassenen Luftschutzgesetzes entstand. Die Umweltschutz-Agentur sah sich im Interesse des Luftschutzes gezwungen, auf Landnutzung im allgemeinen Einfluss zu nehmen. Ihre Vorschriften besagen im Wesentlichen, dass jedes Bauvorhaben nicht nur der Genehmigung durch die lokale Baubehörde bedarf, sondern auch einer zusätzlichen Genehmigung durch die Umweltbehörde.

In diesem Zusammenhang erwähnt der Artikel, dass die Bundesregierung verschiedene Mittel einsetzt, um die Überschwemmung mit Einkaufszentren einzudämmen. Eine Anzahl von Bundesagenturen habe geplante Einkaufszentren dadurch verhindert, dass sie sich weigerten, finanzielle Mittel für Straßen und andere notwendige öffentliche Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Regierung hat auch in direkter Weise eingegriffen, indem sie hundert Städten finanzielle Mittel für die Wiederbelebung von Stadtkernen zur Verfügung stellte.

Während der letzten Jahre wurde ich wiederholt von Organisationen der Einkaufszentrum-Unternehmer eingeladen, Vorträge über die Zukunft des Einkaufszentrums zu halten. Dies geschah z. B. in München, in London und merkwürdigerweise für eine Sitzung der Wirtschaftsorganisation der Ostblockstaaten in Brünn. Meine Antwort zu der Frage über die Zukunft der Einkaufszentren war in allen Fällen dieselbe. Einkaufs-

zentren im konventionellen Sinn, also große Einkaufsmaschinen in vorörtlichen Gebieten, sagte ich, haben keinerlei Zukunft. Ich begründete diese düstere Voraussage damit, dass Einkaufszentren „auf Öl gebaut“ seien, also einen Rohstoff, der in absehbarer Zeit teurer und immer rarer würde, und mit dem Argument, dass sie, wenn außerhalb des gewachsenen Stadtgebietes gebaut, wie eine Atombombe wirken, deren Strahlungsausfall das geschäftliche, aber auch das kulturelle und gesellschaftliche Leben für immer zerstöre. Die Zukunft, meinte ich, gehöre dem mit dem gewachsenen Stadtgebiet integrierten multifunktionellen Zentrum, das zu Fuß oder durch öffentliche Verkehrsmittel leicht erreichbar sei. Die Zukunft, so meinte ich, gehöre auch dem kleinen und mittleren Zentrum, das sich im maßvollen Verhältnis zu den Bedürfnissen der Bevölkerung verhalte.

Die lebenswerte Stadt – Wie können Städte wieder lebenswerter gemacht werden?

Ausschnitte aus dem gleichnamigen Vortrag von Viktor Gruen, gehalten im Lions Club, Wien, am 25. Mai 1977

In dem Titel, den Sie mir für meinen heutigen Vortrag gegeben haben, ist nicht nur eine Frage, sondern eine Feststellung enthalten. Die Feststellung betrifft zweierlei, erstens, dass wir die Städte heute nicht als besonders lebenswert betrachten, und zweitens die, die mit dem Wort „wieder“ angedeutet ist, dass die Städte einmal lebenswerter waren, als sie heute sind.

Die Geschichte der Städte reicht Jahrtausende zurück, zu jenen Zeitpunkten, in denen verschiedene menschliche Gesellschaften begannen, sich vom Nomadentum und der Jagd abzuwenden und sich dem Ackerbau und der Viehzucht zuzuwenden. Diese neue Orientierung der Wirtschaft brachte es mit sich, dass man sich ansiedelte. Aus diesen Siedlungen entstanden zuerst kleinere und größere Dörfer und dann die Notwendigkeit, Zentralorgane für viele Dörfer einer Region oder eines Landes zu errichten. Diese Zentralorte erfüllten zentrale Funktionen wie die der Regierung und die eines spirituellen Centers einer Region, also Kirche oder Tempel, die der Erziehung und Bildung, die des Handels. Die Städte wurden, und das lässt sich durch die Geschichte aller Länder in der Welt verfolgen, zu den Wiegen der Kultur, der Kunst und der Staatskunst. Die Stadt als „Civitas“ prägte das kulturelle künstlerische und geschäftliche Leben einer Region oder eines Landes. Die Städte wurden zu Sitzen des Handwerks, des Gewerbes und der höheren Schulen. Sie gewährten ihren Bürgern Schutz vor Elementarereignissen und menschlichen Feinden. Um diesen Schutz zu gewährleisten, waren sie von Mauern und Befestigungen umgeben und besaßen Anlagen gemeinschaftlicher oder „kommunaler“ Natur in der Form von Wasserschutz, Gemeinschaftsbrunnen, Vordächern, Arkaden und Kolonnaden, Kanalisation, ja zu manchen Zeiten sogar zentrale Heizungsanlagen. Die Städte entwickelten sich langsam und organisch entweder um einen Befestigungspunkt, also eine Burg oder eine religiöse Stätte, die oft auch als Befestigung ausgestaltet war. Im Schutz dieser zentralen Orte entwickelten sich in möglichst kompakter Weise, um die Schutzfunktion möglichst effektiv ausüben zu können, die Wohn- und Arbeitsstätten der Bürger, die oft im selben Gebäude untergebracht waren. Dadurch ergab sich eine kleinkörnige Mischung aller städtischen Funktionen in einer anonymen Architektur, die vom Benutzer selbst bestimmt wurde. Innerhalb dieser organisch gewachsenen Baumasse mit ihren engen Straßen, Gassen und kleinen Höfen ergaben sich als Akzente größere Plätze, um die dann die Paläste der Herrschenden, die Kirchen und Tempel, die Versammlungsstätten, die Schulen und Universitäten, die Zunfthäuser und andere Versammlungsstätten und Unterhaltungsstätten angeordnet waren.

Die Verbundenheit war so eng, dass alle urbanen Stätten durch Zufußgehen erreicht werden konnten. Neben der normalen Fortbewegung des Zufußgehens gab es nur langsamen Transport für die herrschende Klasse und für besondere Gelegenheiten durch Pferd oder Ochsen gezogene Fahrzeuge. So war denn die Ausbreitung der Städte innerhalb maßgerechter Grenzen gehalten. Dies machte eine Identifizierung der Bürger mit ihrer Stadt leicht möglich, und diese Identifikation resultierte in Heimatliebe, die einen gewissen Stolz auf die eigene Gemeinschaft hervorbrachte. Die Bürger empfanden ihre Schutz- und Heimstätte als etwas Liebenswertes, sorgten für Ordnung, schmückten ihre Häuser und sorgten für das Wohlergehen und den Schutz ihrer Stadt. Außerhalb der dicht gedrängten Stadt, außerhalb der Mauern und Befestigungen begann als starker Kontrast das Gebiet, das der Landwirtschaft und der Landschaft überlassen wurde. Manche Städte wurden so mächtig, dass sie zu Mittelpunkten staatswesenartiger Gebilde wurden. Wenn es auch in der alten Stadt starke Kontraste zwischen den sozialen Schichten gab, so existierte wegen ihrer Kompaktheit und Durchmischung ihrer Funktionen ein sehr enger Kontakt zwischen den Bürgern.

Die Situation entwickelte sich über Jahrtausende und änderte sich eigentlich erst mit dem Anbruch der industriellen Revolution vor etwa 150 Jahren. In diesen 150 Jahren haben wir unter dem Einfluss der Massenproduktion und der Massenkonsumation zwar vieles an unseren Städten gründlichst verändert, aber die Zeit der Veränderung liegt doch nicht so weit zurück, dass in den alten Städten der Welt nicht noch viele Spuren der ursprünglich organisch gewachsenen Stadtkerne übriggeblieben wären.

Trotzdem haben in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit die alten Städte an Lebenswertigkeit verloren und die neuen Städte, wie die z. B. der Vereinigten Staaten, sie nie ganz erreicht. Der tiefliegende Grund ist, dass wir in vieler Beziehung wieder zum Nomadentum zurückgekehrt sind. So wie die primitiven Völker vor der Gründung der Städte ihr Leben durch Flucht und Jagd bestimmt sahen, wird das Leben der Städter von heute wieder von Flucht und Jagd motiviert. Wir jagen nach Geschäften, Anstellungen und nach Geld, und wir fliehen von jenen unangenehmen Erscheinungen, die wir besonders seit der Zeit des Erscheinens des Individualfahrzeuges als Massentransportmittel in unseren Städten selbst hervorgebracht haben. Wir fliehen also von giftigen Abgasen unserer Fabriken und unseres Verkehrs, von Lärm und von den Gerüchen, die sie erzeugen. Die Flucht geht zuerst aus den zentralen Stadtgebieten an die Peripherie und dann von der Peripherie in die Region und das umliegende Land.

Die ursprüngliche Stadt verbleibt nur Verwaltungsstätte, Arbeitsstätte und Wohnstätte für die Armen, aber sie verliert alle jene ihrer Bürger, die es sich leisten können, die nötigen Transportmittel zu benützen und womöglich in abgelegenen Gegenden „im Grünen“ zu wohnen. Hierbei stellt es sich oft heraus, dass die Flucht ins Grüne zur Illusion wird, sobald genügend andere der Flucht gefolgt sind und die städtischen Übeln des Massenverkehrs durch Automobile und Lastkraftwagen mit sich geschleppt haben.

Das industrielle Zeitalter brachte aber auch ein ungeheures Bevölkerungswachstum der Städte mit sich. Die Fabriken und später die großen Verwaltungsbüros brauchten Maschinen- und Schreibtischklaven, und diese wurden aus den umgebenden landwirtschaftlichen Gebieten in die Stadt gesaugt. Der ungeheure Zuzug äußerte sich zuerst darin, dass um die ursprünglichen befestigten Städte sich Vorstädte entwickelten, die miteinander und mit der Zentralstadt langsam verschmolzen. Der Zuzug von Hunderttausenden, ja in manchen Fällen von Millionen von Menschen brachte Wachstumsprobleme aller Art herbei, von Wohnungsproblemen zu hygienischen Problemen, zu Problemen der Wasserversorgung, zu Problemen des Verkehrs.

Zuerst wurden die Verkehrsprobleme durch öffentliche Verkehrsmittel wie Stadtbahnen, Straßenbahnen, Vorortzüge gelöst und in dieser Ära entwickelten sich die

Vorstädte in ballenartiger Weise, gruppiert um die Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel. Dann aber wurde - zuerst in den Vereinigten Staaten und später in Europa – das von einem Explosionsmotor betriebene Individualfahrzeug, das Automobil, zusehends zu einem wichtigen, wenn nicht zum wichtigsten Verkehrsträger. Das Automobil, das die Eigenschaft besitzt, nicht wie die öffentlichen Verkehrsmittel an gewisse Routen, gewisse Fahrpläne und gewisse Stationen gebunden zu sein, brachte die vollkommene Atomisierung der Städte hervor. Sie wuchsen krebsartig in alle Richtungen, und so wurde das Auto nicht nur zum Verleiter, sondern auch zum Begründer der Massenflucht aus den ursprünglich dicht verbauten Stadtteilen, einer Massenflucht, die sich besonders an Wochenenden und Feiertagen äußert, wenn die flüchtenden Bürger der städtischen Bedrängnis entfliehen und die Flucht ins Weite ergreifen.

Stadtplanung, wie wir sie heute kennen, existierte vor der industriellen Revolution eigentlich nicht. Man betrieb entweder militaristische Planung, um die Städte in uneinnehmbare Festungen zu verwandeln, oder repräsentative Planung, um in kleinen Gebieten die Macht und die Glorie der Herrschenden zum Ausdruck zu bringen. Stadtplanung, wie wir sie heute kennen, hat ihren Ursprung in den Missständen, die sich durch das explosive Wachstum der Stadtbevölkerung, durch das Elend der neu Hinzugezogenen, durch die hygienischen Probleme, die auftauchten, ergab. Man bemühte sich Ordnung in das Chaos zu bringen und griff zu dem Mittel, die verschiedenen Bevölkerungsschichten und die verschiedenen städtischen Funktionen so wirkungsvoll wie möglich voneinander zu trennen. Institutionalisiert wurde diese Entwicklung unter der Leitung des großen Architekten Le Corbusier mit der „Charta von Athen“. Ihre Planungsideen entsprangen zum größten Teil dem soziologischen Gewissen einer Gruppe fortschrittlicher Planer. Im Namen dieser „Charta von Athen“ wird noch bis heute in missverständlicher Weise eine Art der Stadtplanung betrieben und gelehrt, die allen Charakteristiken einer Apartheid-Politik entspricht. Durch die Werkzeuge des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes wurde die Stadt in große separierte Reservationen, man könnte auch sagen Ghettos oder Konzentrationslager, zerteilt. Der Flächenwidmungsplan bestimmt, welche Gebiete ausschließlich für industrielle Arbeitsstätten, welche für Büroarbeitsstätten, welche für Verwaltungsdistrikte, welche für Einkaufszwecke und schließlich welche für kulturelle Zwecke benützt werden dürfen. Der Bebauungsplan verfeinert die Apartheid-Politik, indem vorgeschrieben wird, welche Art von Wohngebäuden, welcher Höhe und Größe in den verschiedenen Gebieten gebaut werden dürfen. Auf diese Weise entstehen Reservationen für die Wohnungen der arbeitenden Bevölkerung, des Mittelstandes und Villenviertel für den gehobenen Mittelstand oder die Reichen.

Diese Planungsinstrumente haben es mit sich gebracht, dass die Städte in großmaschiger Weise in separierte Nutzungsgebiete zerstückelt werden. Da aber jedes Nutzungsgebiet mit jedem anderen irgendwie in Verbindung gebracht werden muss und durch die großräumige Separierung die Entfernungen ins Ungeheure wuchsen, wurde das Problem, wie man die Arbeitenden zu ihren Arbeitsplätzen, die Mittelständler zu ihren Büros, alle Bürger zu den Geschäftsvierteln usw. bringen würde, eines von unüberwindbarer Schwierigkeit, mit dem sich die Verkehrsplaner, die zum wichtigsten Teil jedes Planungsamtes geworden sind, umsonst den Kopf zerbrechen. Aus dieser großräumigen Separierung ergibt sich das, was ich „Zwangsmobilität“ nenne, nämlich der Zwang für jeden einzelnen Bürger, sich über weite Distanzen mit mechanisierten Fahrzeugen zu bewegen, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen, sich seiner Schulung zu unterziehen, Kulturstätten oder auch nur Freunde zu besuchen.

Ironischerweise ist es aber gerade der durch diese großräumige Separierung erzwungene Massenverkehr, der heute so viel zur Unwirtlichkeit der Städte beiträgt und der am Grunde der Fluchterscheinungen, die ich vorher erwähnt habe, liegt. So ist denn in der zerstückelten atomisierten Stadt der Apartheid-Politik die Stadt unlebenswert und

unliebenswert geworden und veranlasst die Bürger, zum Nomadentum unserer Urahnen zurückzukehren. Nomaden sind aber zerfahrene Leute, die nur daran denken, wie sie der Stadt bei jeder Gelegenheit entfliehen können und jedes Gefühl der Identifikation mit ihrer Heimstätte verloren haben. Wirkliches Interesse für die Aufrechterhaltung der Ordnung oder gar der Schönheit einer Stadt kann von heimatlosen Nomaden offenbar nicht erwartet werden.

Bis jetzt habe ich versucht, Ihnen darzulegen, warum unsere Städte heute nicht lebenswert sind. Nun will ich versuchen, die Frage, die Sie an mich gerichtet haben, nämlich „Wie können Städte wieder lebenswerter gemacht werden?“ zu beantworten:

Wenn man die Städte wieder „lebenswerter“ machen will, dann ist eine Abwendung von der Politik der Apartheid notwendig und es müssen Schritte unternommen werden, um das Heimat- und Identifikationsgefühl des einzelnen Bürgers wieder zu erwecken. Die einfachste und bestechendste Idee ist natürlich, unsere Städte, die so fehlerhaft gestaltet sind, einfach aufzulassen und durch sogenannte neue Städte zu ersetzen. Projekte für solche Städte haben viele Architekten, Planer und Wissenschaftler beschäftigt. Viele von ihnen sind phantastische Gebilde, sogenannte Traumstädte, errichtet an den unwahrscheinlichsten Plätzen, wie z. B. im Meer, in polaren Zonen, auf Berggipfeln usw. Die meisten von ihnen würden wahrscheinlich, wenn sie überhaupt realisierbar wären, Alptraumstädte sein, weil sie jeder Flexibilität entbehren und weil sie größtenteils als Wunderwerke des technischen Fortschritts, ausgestattet mit zum Himmel ragenden Wolkenkratzern oder auch völlig klimatisiert unter einem plastischen Dom untergebracht oder auch unterirdisch komponiert sind.

Es wird wohl neue Städte geben, besonders in jenen Teilen der Welt, in denen es ein großes Wachstum der städtischen Bevölkerung und viel ungebrauchtes Land gibt. Wir in West- und Mitteleuropa hingegen werden uns größtenteils mit der Neugestaltung unserer bestehenden Städte, die wir ja schließlich nicht als Wegwerfware betrachten können, zu beschäftigen haben. Das was ich Ihnen über die Umgestaltung der bestehenden Städte vorzuschlagen habe, würde sich aber auch auf neue Städte, so diese notwendig und möglich sind, beziehen. Die Neugestaltung unserer Städte zu „lebenswerten Städten“ ist nicht etwas, was von einem Tag auf den anderen unternommen werden kann, es ist ein Prozess tausend kleiner Schritte, die über einen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren unternommen werden müssten, die aber schon in der ersten Dekade merkliche Verbesserungen zeigen würden. Ich will Ihnen kurz schematisch skizzieren, wie ich mir die **Gestaltungsgrundlagen für die „lebenswerte Stadt“** vorstelle:

Die „lebenswerte Stadt“ ist eine gegliederte Stadt, das heißt, dass auch die große Stadt nicht das aufgeblasene Zerrbild einer maßgerechten urbanen Einheit sein darf, sondern eine Föderation von selbständigen, semiautarken und maßgerechten Stadteinheiten, von denen jede eine Bevölkerung von 40.000 bis 80.000 Personen haben könnte.

Jede einzelne dieser Stadteinheiten soll untergliedert sein, um die Identifikation mit maßgerechten Einheiten zu erlauben und um Sterilität zu vermeiden. Solche Untergliederungen könnten sein Bezirke, Stadtviertel, Nachbarschaften Gemeinschaften, Familienverbände.

Eine kleinkörnige Verflechtung aller sozialen Gruppen und aller städtischen Einrichtungen und Funktionen ist eine Grundbedingung für die „lebenswerte Stadt“. In jedem Element der Gliederung und Untergliederung findet eine kleinkörnige Verflechtung sowohl mit Bezug auf alle soziologischen Gruppierungen als auch mit Bezug auf alle städtischen Einrichtungen (ob sie nun Wohnstätten, Arbeitsstätten, Lehrstätten, Vergnügungstätten, Gesundheitsstätten usw. sind) statt. Um diese kleinkörnige Verflechtung

tung zu erreichen, ist es notwendig, jede einzelne Funktion und die Gebäude und Anlagen, welche sie beherbergt, in maßgerechter Größe zu gestalten und jeden Hang zum „Gigantismus“ zu vermeiden.

Die „lebenswerte Stadt“ ist eine multidimensional konzipierte Stadt. Sie ist eine räumliche Stadt, d. h., sie nutzt die drei Dimensionen Länge, Breite und Höhe und zieht auch die vierte Dimension, die Zeit, in Betracht. Die kleinkörnige Verflechtung wird also nicht nur durch Verflechtung im horizontalen Sinn, sondern auch durch eine im vertikalen Sinn erreicht.

Die „lebenswerte Stadt“ separiert wirkungsvoll hauptsächlich technische und menschliche Bereiche voneinander. Während auf dem Gebiet der menschlichen Beziehungen engste Integration angestrebt wird, so wird im Hinblick auf die Relation zwischen vorwiegend technischen Funktionen und vorwiegend menschlichen Betätigungen die höchstmögliche Separation angestrebt. Aufgrund des multidimensionalen Planungsprinzips ist es möglich, technische Haupteinrichtungen inklusive aller jener, die der mechanischen Fortbewegung dienen, auf jenen Ebenen unterzubringen, die für menschliche Bleibe- und Betätigungsorte weniger wünschenswert erscheinen. Die Unterbringung kann also unterirdisch oder unter künstlich angelegten Plattformen erfolgen, wobei der Grundsatz zu beachten ist, dass wir die technischen Sklaven so wenig wie möglich sehen, hören und riechen wollen.

Die „lebenswerte Stadt“ und alle ihre Teile sind eher ballenförmig als bandförmig geformt. Als ideale Form für Stadteinheiten und deren Untergliederungen wird sich, um eine maßgerechte Gleichheit der Entfernungen herzustellen, jene als günstigste anbieten, die dem Kreis als geometrische Figur nahe kommt. Der Kreis ist jene geometrische Figur, die in Relation zu seinem Umfang die größte Fläche besitzt und in dem alle Entfernungen zum Mittelpunkt gleich sind. Das soll nun keineswegs heißen, dass eine mechanische Verwendung des Kreises empfohlen wird, sondern nur, dass unter Berücksichtigung der Topografie, der Geografie, der klimatischen Verhältnisse und der Tradition höchst unregelmäßige Formen entstehen können, die sich aber eher der Ballen- als der Bandform nähern.

Die „lebenswerte Stadt“ besitzt eine maßgerechte Bevölkerungsdichte. Die Besiedlungsdichte einer Stadt ist eine Frage, über die sich die Gemüter der Planer erhitzen. Auch hier, wie in allen anderen Dingen, mit denen wir Menschen zu tun haben, gibt es nach dem Gesetz der Maßgerechtigkeit eine Bandbreite, die von Schwellenwerten begrenzt wird. Eine zu kleine „Dosis“ von Dichte macht die Schaffung von Urbanität und die Erhaltung natürlicher Güter wie Land, Wasser, Luft, Flora, Fauna und Rohstoffe unmöglich. Eine zu große städtische Dichte andererseits führt zu Übersättigung und dadurch zum Ersticken der Urbanität, der menschlichen Gesundheit und der menschlichen Seele.

„Bevölkerungsdichte“ ist ein Begriff, der das Verhältnis zwischen dem Land einerseits und dem räumlichen Aufwand pro Person andererseits beschreibt und wird in Personen pro Hektar ausgedrückt. Die existierende Bandbreite von Dichte ist ungeheuer groß. Sie schwankt vom Extrem der „lebensfeindlichen“ Stadt Los Angeles mit 5,4 Personen pro Hektar Land zu dem der Wah-Fu-Siedlung in Hongkong mit 5.400 Personen pro Hektar Land, und dies resultiert ebenfalls in Lebensfeindlichkeit. Als maßgerechte Dichte, die weder zu einem Gedränge von Menschen noch zu einem Gedränge von Verkehrsmaschinen führt (wie sie in Los Angeles besteht), kann eine Bandbreite von 150 bis 400 Personen pro Hektar Land angenommen werden.

Die „lebenswerte Stadt“ erstellt die größte Möglichkeit für individuelle Entfaltung, gerade weil sie durch einen großen Plan sich in verfassungsmäßiger Weise entwickelt. Freiheit des individuellen Ausdruckes kann in der gegliederten und untergliederten Stadt, die sich aus kleinen und kleinsten Einheiten, die in kleinkörniger Weise mitein-

ander verflochten sind, zusammensetzt, erreicht werden, weil die einzelnen Bauwerke und Anlagen von Zehntausenden kreativen Kräften im Zusammenwirken mit den Benützern gestaltet werden können. Superprojekte, die nur von Superplanern in Superarchitekturbüros entworfen werden können und daher unter „eingebauter Sterilität“ leiden, sollen in der „lebenswerten Stadt“ nicht existieren.

Die erhöhte Möglichkeit direkter biologischer Kommunikation (also des Zuzußgehens) schaltet mechanische Zwangsmobilität größtenteils aus. Aufgrund ihres strukturellen Aufbaues, der aus autarken und semiautarken Gliederungen und Untergliederungen besteht, und aufgrund des Prinzips der kleinkörnigen Verflechtung wächst die Möglichkeit, die Methode der direkten menschlichen Kommunikation zu nützen. Gleichzeitig schrumpft der Bedarf für die Einrichtung von Kommunikationsmitteln, die sich der Übertragung menschlicher Energie an Maschinen bedient. Der weiterbestehende Bedarf an Mobilität kann problemlos durch „Gemeinschaftsfahrzeuge“ und durch „kollektive Fahrzeuge“ gemeistert werden.

Die hervorragenden Strukturen der „lebenswerten Stadt“ sind jene, die hervorragenden Zwecken dienen. In der „lebensfeindlichen Stadt“ oder „Unstadt“ sind jene Strukturen und Anlagen, die der Wirtschaft und dem Verkehr dienen, nicht nur am höchsten und am größten, sondern auch am besten ausgestattet. In der „lebenswerten Stadt“ würden jene Strukturen und Anlagen hervorrage(n) (durch Höhe, architektonische Qualität und Ausstattung), die „hervorragenden“ Zwecken gewidmet sind – also solchen, die der Gemeinschaft dienen. Ansichtskarten der „lebenswerten Stadt“ würden nicht die protzigen Türme von Banken und Verwaltungsgebäuden zeigen, sondern beispielhafte Leistungen im Dienste der Kultur und Kunst und des Gemeinschaftslebens.

Jede existierende Stadt kann schrittweise in eine „lebenswerte Stadt“ umgewandelt werden. Die Schaffung der „lebenswerten Stadt“ ist nicht nur in besonderen Ausnahmefällen möglich, wie etwa bei der Planung und Anlage neuer Städte. Jede unserer bestehenden Städte kann schrittweise der Vision der „lebenswerten Stadt“ nähergebracht werden. Da die Eigenschaft der „Lebenswertheit“ auch durch eine kleinkörnige Verflechtung des Alten, des Neuen und des Zukünftigen, ohne zu tiefe Eingriffe in das Gewohnte, gefördert wird, scheint die Möglichkeit, bestehende Städte schrittweise umzugestalten, aussichtsreicher als die, neue künstliche Städte zu schaffen.

Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel

„Als Umweltoase wird ein städtisches Gebiet bezeichnet, in dem durch geeignete Maßnahmen radikale Verminderung des Oberflächenverkehrs, Verbesserung von Heizanlagen, Maßnahmen zur Verminderung des Lärms und durch ausschließliche Zulassung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, optimale Umweltbedingungen, frei von Luftverpestung, Lärmplage und Verkehrsgefahren, geschaffen werden.

Durch die Separierung und Isolierung der technischen Unterstruktur ist es möglich, sowohl in bestehenden verbauten Gebieten, besonders in den Stadtkernen, aber auch im Zuge der Gestaltung von neuen und erneuerten Stadtgebieten in beispielhafter Weise Umweltoasen zu schaffen.

Durch ständige Vermehrung von Umweltoasen in allen Teilen der Stadt kann ein System von Umweltoasen geschaffen werden; wenn dieses System vollständig ist, so entsteht eine menschenwürdige gesunde städtische Umwelt.

In einer Umweltoase ändert sich die Rolle der öffentlichen und offenen Räume (Straßen, Gassen, Plätze, Höfe usw.) dahingehend, dass diese hauptsächlich menschlichen Betätigungen und Aktivitäten und nur in zweiter Linie essentiell umweltfreundlichem Oberflächenverkehr gewidmet ist. Als essentieller Oberflächenverkehr wird der Fußgänger- oder Versorgungs- und Entsorgungs-Hilfsverkehr bezeichnet. Dieser Hilfsverkehr soll Vorschriften bezüglich Größe, Gewicht, umweltfreundlicher Betriebsart und Fahrgeschwindigkeit unterliegen.

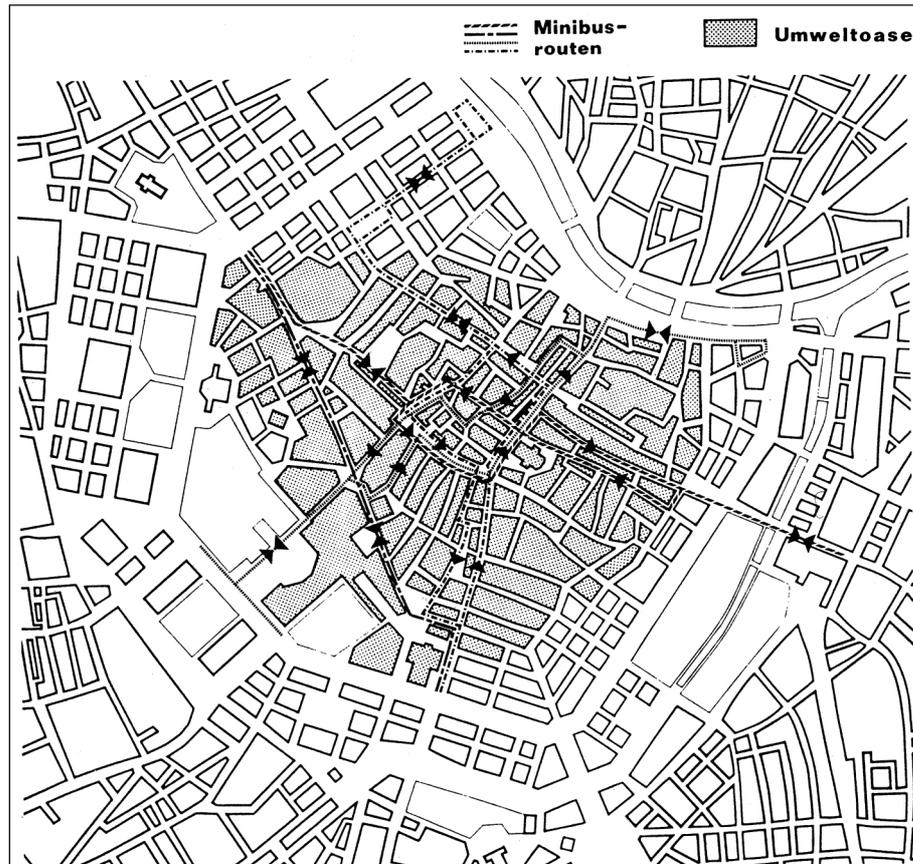
Der neuen Situation entsprechend sollen öffentliche und offene Räume so gestaltet werden, dass sie den Maßstäben und Bedürfnissen des Fußgängers entsprechen.“ (aus: ZUP – Selbstdarstellung)

Kennzeichen einer städtischen Umweltoase – von Gruen zwar nicht so deutlich formuliert – sind neben guter Erreichbarkeit zu Fuß und mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln (v. a. U-Bahn), Sicherheit für die Bewohner, Arbeitenden und Besucher, stressfreie Umgebung, gute Nahversorgung und „Durchgrünung“ der Oase.

Gruen empfahl in der Studie „Kerngebiet Wien“, das gesamte Gebiet innerhalb des Ringes (mit wenigen Ausnahmen an den Rändern) als Umweltoase zu gestalten. Er war der Ansicht, dass die Einführung einzelner Fußgängerstraßen die Umweltbedingungen des Kerngebietes nicht durchgreifend verbessern würde, obwohl sie selbstverständlich für gewisse ausgewählte Straßen Vorteile bringen würde.

Gruen zweifelte auch nicht darüber, dass die Gestaltung von solchen Umweltoasen sich schrittweise auf das ganze Stadtgebiet ausdehnen könnte.

Abbildung 9: Umweltoase



In seiner unveröffentlichten Autobiographie „Ein realistischer Träumer – Rückblicke, Einblicke, Ausblicke“ schreibt er:

„Während meiner vielen Reisen nach Wien zwischen 1948 und 1968 hatte ich wegen des besonderen Interesses, das mich mit meiner Geburtsstadt verbindet, fast jährlich Unterredungen über die planerische Gestaltung dieser Stadt mit Bürgermeistern, Planungsdirektoren, aber auch mit Wirtschaftsführern. Schließlich erhielt ich 1969 von der Stadtverwaltung den Auftrag, eine Studie über die Neugestaltung und Revitalisierung des Kerngebietes zu unternehmen. Der Auftrag betraf auch alle jene Maßnahmen, die zum Zwecke der Gesundung der Innenstadt in den äußeren Bezirksteilen und dem Umland als notwendig erschienen.“

Das Kerngebiet Wien ist identisch mit dem ersten Wiener Gemeindebezirk, aber auch mit dem ältesten Teil der Stadt, wie er bis etwa 1860 mit Festungsmauern und Stadttoren umgeben war. Die ursprüngliche Einwohnerschaft von über hunderttausend war auf fünfundzwanzigtausend zurückgegangen. Der freigewordene Raum war durch Geschäftshäuser, Gewerbebetriebe und Büros übernommen worden. Im Kerngebiet befinden sich aber auch die bedeutendsten öffentlichen Gebäude, wie Museen, Burgtheater, Staatsoper, Konzertsäle, die schönsten Kirchen, die Ministerien sowie das Hauptgebäude der Universität. Einkäufern und Besuchern stehen Hunderte von kleineren und mittleren Geschäften sowie eine große Anzahl von Gaststätten zur Verfügung. Die Voraussetzungen der Multifunktionalität waren also zum größten Teil intakt. Ihre Nutzung jedoch litt darunter, dass das engmaschige, unregelmäßige, spinnennetzartige System von kleinen Straßen, Gassen und Plätzen mit Personautos und Lastkraftwagen derart überlastet war, dass Verkehrsverstopfungen zur Regel wurden und der Fußgängerverkehr ernstlich gefährdet wurde. Die hierdurch erzeugte

Lärm- und Abgasbelästigung drohte auch die letzten Einwohner zu vertreiben und wirkte abschreckend auf Käufer und Besucher.

Unsere Studie, die 1971 abgeschlossen wurde, zeigte Methoden auf, durch die die gesamte Innenstadt innerhalb der fast kreisförmigen Umfahrungsstraßen (Ring – Franz-Josefs-Kai – Lastenstraße) als Umweltoase gestaltet werden könnte. Weiters wurde dargelegt, wie dieses Gebiet besonders durch Verbesserung des öffentlichen Verkehrs besser erreicht werden könnte, und in welcher Weise innerstädtische Kommunikation mittels elektrisch betriebener Kleinfahrzeuge (Fußgänger-Hilfsverkehrsmittel) erleichtert werden könnte. Für den Waren- und Mülltransport wurde vorgeschlagen, teilweise die in Projektierung befindlichen U-Bahnlinien während später Nachtstunden und früher Morgenstunden zu benützen, teilweise aber auch ein System von unterirdischen Förderbändern und schließlich elektrische Gütertransport-Fahrzeuge einzurichten, die während früher Morgenstunden verkehrten.

Die störenden Nebenwirkungen des Individualverkehrs sollten durch konzentrische Umfahrungsringe eingedämmt werden. Jeder dieser Ringe würde aus einer Umfahrungsstraße und zugeordneten Garagen und Güterumlagerungsstätten bestehen. Der äußerste würde außerhalb der Stadtgrenzen liegen und war als Auffangbecken für den größten Teil des aus der Region heranfahrenden Individualverkehrs gedacht. Als zweiter Ring würde der bestehende „Gürtel“ und als dritter auf Art eines Verteidigungswalls der Doppelkreis von Ring, Franz-Josefs-Kai und Lastenstraße dienen. Entlang dieser letzteren würden ausschließlich Untergrundgaragen geschaffen werden, in die Innenstadt dürfte kein einziges Privatfahrzeug mehr.

Das Ziel des Konzeptes war es, durch die Reinhaltung der Luft, die Verringerung des Lärms und durch zusätzliches Grün die Umweltbedingungen derart zu verbessern, dass das Kerngebiet als lebenswertester Bereich der Stadt sowohl als Wohnort als auch als Besuchsort wieder größere Anziehungskraft ausüben würde. Meine Vorschläge dazu: Die Erschließung der Innenstadt durch neue Untergrundbahnlinien, der völlige Ausschluss des benzinbetriebenen Fahrzeugverkehrs sowie Ersatz der üblichen Einzelbeheizungen durch Fernheizmethoden. Weiters schlug ich die Umsiedelung von kernfremden Funktionen, die viel Land und Lastenverkehr beanspruchten (wie etwa Lagerhäuser, Speditionen, gewisse Industriebetriebe) in andere Teile der Stadt vor. Jene Flächen, die hierdurch frei werden, sollten hauptsächlich zur Errichtung von Wohnungen genutzt werden.

Die Aufgabe, meine Vaterstadt lebenswerter zu gestalten, war mir natürlich ein Herzensanliegen, für das ich viel Energie, meinen gesamten Erfahrungsschatz und beträchtliche Geldmittel (ungefähr doppelt so viel als ich an Honorar erhielt) einsetzte. Ich hatte diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit den hierfür zuständigen Magistratsabteilungen der Stadtverwaltung durchzuführen. Diese Bedingung erwies sich unglücklicherweise nicht als Hilfe, sondern als Hindernis. Es zeigte sich, dass auch hier, wie in den meisten Städten der Welt, die Planungsbürokratie aus Spezialisten bestand, die unfähig waren, universell zu denken oder zu planen. Spezifisch hatte ich mit Verkehrsspezialisten zu tun, die unter der viel verbreiteten Krankheit „Autoneurosis“ litten. Die Planungsgesinnung dieser Art von Verkehrsfetischisten setzt sich das Ziel, die Stadt autogerecht zu gestalten und betrachtet Straßenbahnen, Autobusse, aber besonders Bäume und Bepflanzungen als lästiges Hindernis. Ihnen hatte ich erst beibringen müssen, was ein Fußgänger ist.

Abbildung 10: Gestaltungsvorschlag Kärntner Straße, Studie Kerngebiet Wien



Alle Maßnahmen, die ich vorschlug und die darauf hinausliefen, die Stadt „menschengerecht“ zu gestalten, stießen nicht nur auf völliges Unverständnis der Planungsbürokratie, sondern auf offenen Widerstand. Ich wurde zum Beispiel gezwungen, ein ganzes Kapitel meines Berichtes, in dem ich empfahl, das geplante Stadtautobahnnetz nicht zur Ausführung zu bringen, zu eliminieren. Sollte ich mich dieser Zensur nicht fügen, so würde ich kein Honorar erhalten.

Trotzdem weigerte sich die Stadtverwaltung, den Planungsbericht zu veröffentlichen, und wies sogar das Angebot eines großen privaten Verlegers (Fritz Molden), den Bericht in Buchform herauszugeben, zurück.

Unter diesen Umständen ist es immerhin bemerkenswert, dass wenigstens Teile des Gesamtplanes schrittweise zur Ausführung gelangten. So sind im Jahr 1979 einige Linien der U-Bahn fertig gestellt, einige der Tiefgaragen gebaut und in Betrieb genommen worden, eine Reihe von Straßenzügen der Innenstadt zu Fußgängerzonen umgewandelt und eine beschränkte Anzahl von Diesel-Minibussen für den Lokalverkehr innerhalb des Kerngebietes in Betrieb genommen worden.

Mein wiederholter Hinweis, dass der Plan nur in der Gesamtheit seiner Zielsetzung voll gerecht werden könne, wurde von einem der leitenden Beamten der Magistratsabteilung in folgender Weise beantwortet: „Wir wissen, Herr Architekt, dass das, was Sie vorgeschlagen haben, in seiner Ganzheit notwendig sein wird, aber wir fürchten

uns davor, die Wähler zu erschrecken und gehen daher nach der Salamitaktik vor.“ (Salami ist eine beliebte Stangenwurst, von der man dünne Scheibe für dünne Scheibe herunterschneidet und verzehrt.)¹

Trotz aller Widrigkeiten und Widerstände wurde ich im Zusammenhang mit diesem Projekt offiziell geehrt. Ich erhielt nicht nur den Architekturpreis der Stadt Wien, sondern auch das Goldene Ehrenzeichen für die Verdienste um das Land Wien.

Auch die nur teilweise Verwirklichung der Planungsvorschläge hat sich jedenfalls in einer kräftigen Belebung des Geschäfts-, Gesellschafts- und Kulturlebens der Wiener Innenstadt ausgewirkt.

Abbildung 11: Victor Gruen im Café Landtmann 1978



¹ Anmerkung der Redaktion: Die Rahmenbedingungen der planenden Verwaltung haben sich in den letzten 30 Jahren grundlegend geändert (siehe Stadtentwicklungsplan Wien 2005 – STEP 05).

Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit

Ausschnitte aus der gleichnamigen Rede von Viktor Gruen, gehalten am 11. März 1974

In den letzten Jahren wird über diese Themen viel geschrieben und geredet. Die einen weisen auf das „Unbehagen unserer Städte“ hin, andere sprechen über die Gestaltung der „menschewürdigen Stadt“. Über die Wege, die man einschlagen müsste, um das „Unbehagen“ zu beseitigen, um eine „höhere Qualität des Lebens“ zu erreichen und die Stadt menschenwürdig zu machen, gibt es verschiedene Ansichten. Bezüglich der Chancen für einen Erfolg dieser Schritte herrscht eine grundlegende Stimmung des Pessimismus. Die meisten sind zwar der Ansicht, „Da muss was geschehen!“, mit der Reservierung jedoch, „Mir darf nichts passieren!“, und der sich daraus ergebenden philosophischen Erkenntnis, „Da kann man halt nichts machen!“.

Ich teile diesen Pessimismus nicht. Ich bin nicht nur der Ansicht, dass man etwas machen kann, sondern auch, dass man etwas machen muss. Mit Bezug auf die weitere Zukunft würde ich die Voraussage wagen, dass sich in absehbarer Zeit eine Renaissance der menschenwürdigen, gegliederten Stadt mit der positiven Eigenschaft der „Urbanität“ anbahnen wird.

Wenn ich mich mit der Tätigkeit des Voraussagens befasse, bin ich mir des Risikos eines solchen Unterfangens bewusst. Ich denke immer an den Ausspruch des dänischen Humoristen, Storm Petersen, der so treffend gesagt hat: „Voraussagen ist eine sehr schwere Kunst – besonders wenn es sich um die Zukunft handelt.“

Wenn ich mich also schon auf das Voraussagen einlasse, dann fühle ich mich verpflichtet, es durch einen geschichtlichen Rückblick und durch eine Einschätzung der gegenwärtigen Ereignisse zu untermauern.

Was wir heute historische Denkmäler nennen, war vor nicht so langer Zeit (bis vor etwa 150 Jahren) ein lebendiger, integraler Bestandteil nicht nur einer physischen Einheit, sondern menschlicher Verhaltensformen. Die Städte, die in der Vergangenheit gegründet wurden und die sich manchmal während eines Zeitraumes von tausend oder mehr Jahren organisch entwickelten, sind in ihren besten Zeiten Ausdrücke von Höchstleistungen gewesen, die sich unter Berücksichtigung gewisser Beschränkungen und Sachzwänge als machbar erwiesen.

Die alten Städte waren ihrer Form nach ballen- oder knollenförmig, d. h. ihre Form näherte sich geometrischen Figuren wie Kreis, Quadrat, Sechseck, Achteck mit einer geringen Differenz zwischen Länge und Breite. Ihrer Struktur nach waren sie aufgrund gewisser Sachzwänge sehr kompakt und dicht besiedelt. Sie enthielten das gesamte Inventar aller städtischen Funktionen, wie sie sich aus Sesshaftigkeit, Gewerbe, Han-

del, Verwaltung, Kultur, Kunst und Vergnügen ergaben, und zwar in einer kleinkörnigen, sozialen und funktionellen Verflechtung. Die Sachzwänge, die diese Form und Struktur hervorbrachten, waren folgende: - Die Stadt war ein verteidigter Platz, verteidigt sowohl gegen die Gefahren der Natur wie wilde Tiere, Unwetter, Überschwemmungen, aber auch gegen menschliche Feinde. Zu diesem Zweck mussten Bollwerke errichtet werden, die mit Wällen, Türmen und Toren ausgestattet waren. Solche Verteidigungswerke erwiesen sich als umso wirksamer, je kompakter die zu beschützende Stadt war.

Die Erreichbarkeit aller städtischen Funktionen und Einrichtungen war durch verhältnismäßig langsame Fortbewegungsarten Zufußgehen, Reiten oder Pferdefuhrwerke beschränkt.

Deshalb mussten die verschiedenen Tätigkeitsbereiche so nahe wie möglich zueinander angeordnet werden. Idealerweise geschah das dadurch, dass der Handwerker, der Geschäftsbesitzer, aber auch der Freiberufliche seine Wohnung direkt über seinem Betrieb hatte. Andere Wohnflächen wurden dann an Mitarbeiter oder Künstler vermietet. Durch diese vertikale Integrierung ergab sich eine starke soziale Untermischung, die uns heute durch Volksstücke wie z. B. Nestroys „Zu ebener Erde und im ersten Stock“ bewusst wird, wo sich romantische Bindungen zwischen der reichen Tochter des Hausbesitzers und dem armen Künstler in der Mansarde ergaben. Diese Art der Stadtgestaltung zeigte sich nicht nur in größeren Städten, sondern auch in verhältnismäßig kleinen, manchmal nur mit tausend Einwohnern, von denen wir besonders in Österreich noch viele Beispiele als „Erben der Vergangenheit“ haben.

Erst mit dem Einbruch des industriellen Zeitalters, mit dem Aufkommen der Massenproduktion und der Massenkonsumation, mit der Erfindung und Einführung kollektiver Stadtverkehrsmittel änderten sich die Formgeber und Gestalter der Stadt. Die Stadtmauern verschwanden nicht nur im physischen Sinne, sondern auch in ihren soziologischen, geistigen und kulturellen Auswirkungen. Die Sachzwänge hatten sich grundlegend geändert: - Die alten Stadtmauern mussten fallen, weil sie gegen moderne Waffen wirkungslos geworden waren.

Die Weglängen zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen mussten nicht mehr nach dem Tempo des Fußgängers und des Pferdes, sondern konnten jetzt aufgrund des Tempos von zuerst dampf- und dann elektrisch betriebenen Kollektivverkehrsmitteln bemessen werden.

So erlebten wir im 19. und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts rapides städtisches Wachstum. Es äußerte sich in der Eingemeindung von anderen selbständigen Städten und in der Errichtung von neuen Stadtteilen. Sie alle wurden miteinander durch Straßenbahnen, Omnibusse, Stadtbahnen und in fortgeschrittenen Ländern durch Untergrund- und Hochbahnen verbunden. Da aber alle diese an eine Trasse gebundenen Verkehrsmittel nur an bestimmten Punkten oder Stationen Passagiere ein- und ausladen konnten, ergab sich eine zellenförmige Struktur, in der sich intensive Tätigkeitsgebiete in Fußgängerentfernung um die Stationen ansiedelten. Die Stadt verlor wohl die alte Struktur, aber sie gewann eine neue Struktur, die man als eine Föderation von städtischen Einheiten beschreiben könnte.

Diese Art der Stadtgestaltung erhielt sich in westlichen Staaten bis ungefähr 1920, während sie in Österreich aufgrund besonderer geschichtlicher und ökonomischer Bedingungen bis 1950 andauerte. Ältere Leute, wie ich, erinnern sich noch lebhaft an diese Ära und auch an die Tatsache, dass während dieser Zeit noch Anlagen und Gebäude entstanden, die wir heute als „denkmalschutzwürdig“ betrachten.

Die große Wende hat eigentlich erst in den letzten 50 Jahren begonnen. Sie wurde ausgelöst durch die Erfindung des Verbrennungsmotors und mit der Auffindung

scheinbar unerschöpflicher Mengen eines billigen Rohstoffes, nämlich Öl. Die scheinbare Unerschöpflichkeit der billigen Flüssigkeit Öl hat in der Menschheit eine Art Rauschzustand hervorgebracht. Der Mensch wurde zum „Ölkoholiker“.

Seine Abhängigkeit verleitet ihn dazu, seine gesamte Lebensweise und damit auch seine Siedlungen und Städte grundlos zu verändern, bis die Wegdistanzen so groß sind, dass sie „ohne ständige Zufuhr von Öl“ nicht mehr bewältigt werden können.

Aufgrund der rapiden Entwicklung, die weiters durch die Akkumulation von technologischen Fähigkeiten auf den Gebieten des Bevölkerungswachstums und der Produktion stattgefunden hat, hat sich die Menschheit auf eine Anzahl von Abenteuern und Fehlentscheidungen eingelassen, die man als Verbrechen wider die Natur, oder freundlicherweise als tragische Missverständnisse, die besonders für das Schicksal unserer Städte und Siedlungen entscheidend sind, kurz umreißen kann:

- Berauscht von unseren großen Erfolgen kamen wir missverständlicherweise zur Überzeugung, dass wir alles, was wir tun können, auch tun müssen. Das Gegenteil ist natürlich der Fall. Je potenter unsere Waffen zur Unterdrückung und Ausrottung der Natur werden, desto größer muss unsere Zurückhaltung und unsere Selbstbeschränkung mit Bezug auf den Gebrauch dieser Waffen werden. Wenn steigende Macht nicht durch steigende Verantwortlichkeit kompensiert wird, dann sind Katastrophen nicht abzuwenden. Seit fast 30 Jahren z. B. hat ein Teil der Menschheit die Kapazität erworben, die gesamte Menschheit durch den Gebrauch von Atomwaffen auszurotten. Wir haben es lediglich dem bescheidenen Erwachen eines Verantwortungsbewusstseins zu verdanken, dass von dieser Möglichkeit bis jetzt noch nicht Gebrauch gemacht wurde. Wenn wir unsere Kapazität zum Raubbau aller uns von der Schöpfung bereitgestellten natürlichen Güter nicht mit äußerster Disziplin und mit weiser Selbstbeschränkung gebrauchen, dann werden wir bald den Endsieg über die Natur feiern können. Da wir aber als natürliche Lebewesen ein integraler Teil der Natur sind, werden wir uns in diesem Sieg selbst zerstören.
- Die Fortschritte unserer Technologie, besonders am Anfang des 20. Jahrhunderts, haben uns in einen Begeisterungstaukel versetzt, dem selbst große Geister wie z. B. der Architekt Le Corbusier erlegen sind. In seinem Enthusiasmus über die großen Ozeanschiffe, die Flugzeuge, die Automobile, die stählernen Brücken und Hallen prophezeit er das Zeitalter der Ingenieure. In der Charta von Athen, die in den 1920er Jahren unter seinem Einfluss geschrieben wurde, spiegelt sich dieser orthodoxe Glaube an die Kunst der Ingenieure wider: z. B. im Begriff der „Wohnmaschine“, in der ingenieurmäßig großräumig separierten Stadt, in Wolkenkratzer-Alleen usw. Obwohl die Charta von Athen vor fast 45 Jahren entstanden ist, hat sie noch immer einen ausschlaggebenden Einfluss, der sich in Planungsgesetzgebung und in Planungslehre manifestiert.
- Die bewundernswerten Slogans der Französischen Revolution, Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit, haben im Planungsvorhaben und besonders in der Raumplanung missverstandenen Ausdruck gefunden. So wie die „Freiheit“ nicht mit Anarchie gleichgesetzt werden kann und „Brüderlichkeit“ nicht mit Homosexualität, so darf auch „Gleichheit“ nicht als Sterilität und öde Gleichmacherei verstanden werden. Wenn alle Unterschiedlichkeit zwischen Stadt und Land, zwischen Parks und Parkplätzen, zwischen Bergen und Tälern, zwischen Wäldern und Industriehallen, zwischen Bergseen und Kloaken verschwindet, würde das nicht nur Potential menschlichen Glücks, sondern auch die natürlichen Quellen vernichten und die Chancen für das Überleben der Menschheit untergraben.

- Unter dem Eindruck unserer großen Fortschritte auf dem Gebiet der Verkehrstechnologie haben wir uns veranlasst gefühlt, „Mobilität“ als eine neue Freiheit, als größte Errungenschaft des 20. Jahrhunderts, zu preisen. Mobilität ist zum Selbstzweck geworden, weil wir von dem Missverständnis befallen sind, dass wir uns so oft, so lang und so schnell bewegen müssen, wie es unsere neuerworbenen Kapazitäten erlauben. Das Tragikomische der Mobilitätsanbetung ist es, dass wir alle schon in der Schule gelernt haben, dass die Ära der höchsten menschlichen Zivilisation begann, als der Mensch sesshaft wurde, als er sein Nomadentum aufgab und sich von der Beschäftigung des Jagens und Früchtesammelns zur Beschäftigung mit Ackerbau, Handwerk und später mit Handel und Gewerbe entschloss. Mit diesem Zeitpunkt wird das Entstehen der ersten Orte der Sesshaftigkeit, der Siedlungen und später der Städte verbunden. Aus diesem Verhalten der Sesshaftigkeit ergaben sich dann die Tugenden der „Civitas“ oder die „Zivilisation“, durch die Entwicklung der Gesetzgebung, der Kunst, der Wissenschaften. Erstaunlich ist es nun, dass nach etwa 10.000 Jahren der Sesshaftigkeit die Menschheit, besonders in den letzten 50 Jahren, wieder zum Nomadentum zurückgekehrt ist. Die Entfernungen, die heute jeder Städter in seiner täglichen Routine, während seiner Wochenendausflüge und Urlaubsreisen zurücklegt, würden jeden Nomaden die Schamröte ins Gesicht treiben. Das Resultat ist, dass wir so viel Zeit und Energie für unser zigeunerhaftes Herumziehen aufwenden, dass uns nur wenig Zeit, Geld und Energie für die Ausstattung unserer Nester, unserer Bleiben, unserer Siedlungen und Städte verbleibt. Es ist höchste Zeit, dass wir die Menschheit von ihrem Neo-Nomadentum zurückführen in das Verhalten der Sesshaftigkeit und zur Hochschätzung jener Werte, die sich aus Stabilität, Urbanität, Heimatverbundenheit und Identifikation ergeben.
- Wir haben die grundlegenden Eigenschaften der Stadt in unserer Sucht nach individueller Mobilitätsfreizügigkeit völlig pervertiert. Die Stadt wurde als Kollektiv erfunden und hat sich als solches entwickelt. Das drückt sich schon im Sprachgebrauch aus, in dem wir von der Stadt als Kommune, von der Stadtverwaltung als Kommunalverwaltung und von ihren gemeinsamen Einrichtungen als kommunalen Dienstleistungen sprechen. Die Stadt war als Lebensraum immer als bewusster Gegensatz zur Lebensart des Landbewohners, der im isolierten Gehöft oder Bauernhof oder im kleinen Dorf seine Bleibe hatte, konzipiert. Der Landbewohner, der aus irgendwelchen Gründen in die Stadt zog, gab immer schon gewisse individuelle Einrichtungen auf, um sie für kollektive einzutauschen. Statt seiner eigenen Quelle oder seines eigenen Ziehbrunnens nützt er das kommunale Wasserleitungssystem, statt seiner eigenen Senkgrube das kommunale Kanalisationssystem, er produziert seine eigenen Nahrungsmittel nicht länger auf eigenem Feld oder vom eigenen Schlachtvieh, sondern durch Beanspruchung des kollektiven Marktsystems, er spinnt oder webt nicht mehr seine eigene Kleidung, sondern kauft sie von der Stange. Er heizt nicht mehr seinen Backofen mit Holz, das er gesammelt hat, sondern mit kommunaler Fernheizwärme oder kommunaler Elektrizität. Zum Schutz seiner Sicherheit verlässt er sich nicht mehr auf sein eigenes Schießgewehr, sondern auf die städtische Polizei. In der Ära des Ölzeitalters hat der Städter versucht, das kollektive Prinzip in einem Bereich zu durchbrechen, und zwar mit Bezug auf Fortbewegung. Während das individuelle Fortbewegungsmittel, ob nun Pferd oder Ochse oder Gespann, für die Landbewohner eine logische Antwort für die Befriedigung seines Fortbewegungsbedürfnisses ist, so ist die Benützung individueller mechanischer Fortbewegungsmittel im Kollektiv der Stadt, egal ob sie nun Reitpferde, Benzinautos oder Elektroautos sind, eine paradoxe Anomalie. Das Verlangen nach individuellen Verkehrsmitteln innerhalb des Kollektivs der Stadt ist ebenso unlogisch, wie das Verlangen der Massen der Bürger nach individuellen Brunnen oder Senkgruben wäre. Eine solche paradoxe

Vorgangsweise muss dazu führen, dass das Kollektiv der Stadt gesprengt wird, um Raum für den unersättlichen Platzhunger hunderttausender Individualfahrzeuge zu schaffen. Ein amerikanischer Verkehrsplaner hat schon vor fast 20 Jahren gesagt: „Wir können nicht gleichzeitig urbanisiert und motorisiert sein.“ Die Fortbewegungsbedürfnisse des Kollektivs „Stadt“ können logischerweise nur durch kollektive Verkehrsmittel befriedigt werden.

- Verleitet durch unsere Kapazität, lange Wegstrecken in jeder Richtung und zu jeder Zeit mit verhältnismäßig großer Geschwindigkeit zurückzulegen, haben wir unsere Städte nicht nur flächenmäßig ausgedehnt, haben wir nicht nur erlaubt, dass sie Landschaft und Natur in krebsartiger Weise überwuchern, sondern wir haben zusätzlich innerhalb dieser ausgedehnten Fläche die verschiedenen menschlichen Wohnungs- und Betätigungseinrichtungen wirkungsvoll voneinander getrennt. Wir haben großflächige Gebiete ausschließlich für Wohnzwecke reserviert und damit die sterilen Schlafstädte mit ihren „grünen Witwen“ geschaffen. Andere große Flächen haben wir als Konzentrationslager ausschließlich für Arbeitsstätten des sekundären Sektors, wieder andere ausschließlich für Arbeitsstätten des tertiären Sektors und weitere als Verwaltungszentren gestaltet. Die Stadt, die einst ein integrierender Schmelzkessel oder „melting pot“ war, in der sich Kontakte zwischen allen Betätigungsarten und allen Gesellschaftsschichten ergaben, ist zu einer Anhäufung von Ghettos geworden, in der auch die Wohngehenden strikt nach Einkommensverhältnissen voneinander getrennt sind. Durch diese Fragmentierung wurden für den Weg von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte, zur Einkaufsstätte, zur Kulturstätte, zur Lehrstätte, zur Vergnügungsstätte usw. enorme Weglängen geschaffen, die besonders in einem dünnbesiedelten städtischen Raum nur durch die Individualverkehrsmittel gemeistert werden können und die zu ihrer Meisterung ein solches Ausmaß an Zeit, Energie und Gesundheit erfordern, dass auch trotz der Gebrauchsmuster moderner Verkehrsmaschinen unzumutbare Opfer gebracht werden müssen. Das Resultat ist, dass im Arbeitsleben der durchschnittlichen Bürger die Zeit, die der Fortbewegung geopfert werden muss, jene bei weitem überschreitet, die durch die Errungenschaften der Sozialgesetzgebung, durch die Verkürzung der Arbeitszeit, gewonnen wurde. Statt der vielgepriesenen Freiheit der Mobilität finden wir uns mit dem Zwang der Mobilität konfrontiert. Dieser Zwangsmobilität wird ein Großteil unserer Zeit, unserer physischen Gesundheit, unserer Nervenkraft und unseres Familienbudgets geopfert.
- Wenn wir die Gründe für das Entstehen des Neo-Nomadentums untersuchen, dann finden wir, dass es im Prinzip dieselben sind wie die, die für das Verhalten der ursprünglichen Nomaden verantwortlich waren: Flucht und Jagd. Der historische Nomade floh vor Naturkatastrophen, Überschwemmungen, Dürren, Erdbeben und vor wilden Tieren. Seine Jagd nach neuen Wildreservieren trieb ihn von Ort zu Ort. Wir Neo-Nomaden fliehen ständig vor dem Unheil, das wir selbst angerichtet haben: vor Verkehrsverstopfung, Unsicherheit, Lärm, Schmutz, giftigen Abgasen. Wir jagen nach besseren Wohnstätten, nach besseren Arbeitsstätten, und ganz im allgemeinen sind wir stets auf der Jagd nach dem Glück.

Der vieldiskutierte Bericht des „Klubs von Rom“ versucht nichts anderes, als uns ein Inventar der natürlichen Rohstoffe, von denen wir abhängig sind, beizustellen und schätzungsweise zu berechnen, welchen Einfluss unser eigenes Verhalten auf den Verbrauch dieses Inventars haben kann. Die abstrakte Biologie konfrontiert uns mit drei Möglichkeiten:

1. Das Leben auf unserem Planeten kann für eine unschätzbar lange Zeitspanne weiterbestehen, wenn Schädlinge, die das biologische Gleichgewicht zerstören,

vernichtet werden. Zu diesen Schädlingen gehört in erster Linie die Wirbeltier-spezies „Mensch“. Die Hypothese lautet also: Natur ohne Mensch.

2. Es wäre denkbar, dass die Lebewesengattung „Mensch“ überleben könnte, wenn sie sich von der Abhängigkeit von natürlichen Stoffen völlig unabhängig machen könnte und sozusagen in der Retorte durch synthetische Mittel existieren könnte. Diese Hypothese heißt also: Mensch ohne Natur.
3. Die dritte Möglichkeit ist schließlich, dass die Lebewesengattung „Mensch“ sich Beschränkungen auferlegen würde, die es ermöglichen würden, eine friedliche „Koexistenz“ zwischen „Homo sapiens“ und allen anderen Ausdrücken der Schöpfung herzustellen.

Da die erste Möglichkeit vom menschlichen Standpunkt her höchst unattraktiv klingt und die zweite unwahrscheinlich und unbeweisbar erscheint, kann nur die dritte, die der friedlichen Koexistenz, als aussichtsreich angesehen werden.

Wenn wir nun in der Richtung dieser dritten Alternative planen wollen, dann wird es sich empfehlen, einen globalen Haushaltsplan zu erstellen. In räumlicher Hinsicht ergeben sich drei Umweltkategorien:

- Die „menschgeschaffene“ Umwelt, wie sie sich in unseren Städten, Siedlungen und Produktionsstätten manifestiert.
- Die „menschbeeinflusste“ Umwelt, die als Landschaft eine harmonische Ehe zwischen Mensch und Natur darstellt und in der wir durch Land- und Forstwirtschaft, durch Fischerei usw. unseren Lebensbedarf gewinnen und gleichzeitig auch Erholungswerte schaffen.
- Die „natürliche“ Umwelt, die möglichst ungestört als ökologische Reserve für die von uns benötigten Grundgüter – Luft, Wasser, Fauna und Flora – dient.

Wenn wir nun Bilanz ziehen, dann müssen wir erkennen, dass wir den Raum der „menschbeeinflussten und der natürlichen Umwelt“ im Laufe von tausenden Jahren so verringert haben, dass wir es uns nicht leisten können, diesen Raum weiter zu reduzieren. Wir haben also zur Durchführung von Sparmaßnahmen nur eine Umweltkategorie, die „menschgeschaffene“ Umwelt, zur Verfügung.

Um an Land zu sparen, müssen wir unsere Siedlungen und Städte als kompakte, scharf begrenzte, gegliederte, multifunktionelle, kleinkörnig verflochtene Organismen gestalten.

Ich bin davon überzeugt, dass wir in den nächsten zehn oder zwanzig Jahren die Sachzwänge, wie sie sich als „Grenzen für das materielle Wachstum“ ausdrücken, zu einem solchen Grad zu spüren bekommen werden, dass der Ruf der breiten öffentlichen Meinung nach Abhilfe ständig lauter werden wird.

Die Verpflichtung aller jener, die das Glück hatten, durch Lernen und Erfahrung ein höheres Maß an Voraussicht zu gewinnen, ist es, die Strategie des Handelns für jenen Zeitpunkt vorzubereiten, zu dem die breite Öffentlichkeit und als Folge auch die Staatsmänner unter dem Eindruck der sich stärker bemerkbar machenden Sachzwänge nach entscheidenden Taten rufen werden.

Mit Bezug auf die Gestaltung unserer Städte zeichnen sich die folgenden Strategien ab:

- Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.

- Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrigbleibenden Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.
- Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch ihre hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit statt zur Flucht und Jagd zu veranlassen, Anreize zum Verbleiben gibt.
- Unsere bestehenden und neu zu erwerbenden technischen Fähigkeiten sollen dazu eingesetzt werden, durch die Mittel der dreidimensionalen Planung alle störenden technologischen Dienstleistungen (technische Unterstruktur) vom menschlichen Lebensbereich (menschliche Überstruktur) so wirkungsvoll zu separieren, dass der Dienstleistungsapparat weder gesehen noch gehört noch gerochen werden kann.

Wir alle wissen aus persönlicher Erfahrung, dass Krisen jeder Art entweder zu Verzweiflungsschritten, zur Lethargie oder zu konstruktiver Erneuerung führen können. Wir wissen andererseits, dass Perioden der Übersättigung und des Wohlstandes zum Niedergang von Individuen, aber auch zum Zerfall der Gesellschaft führen.

Und so wage ich es denn, bewaffnet mit jenem langfristigen Optimismus, ohne den es aussichtslos ist, für die Zukunft zu planen, zu hoffen, dass auch die Krisen, mit denen wir heute konfrontiert sind, durch eine kurze, unangenehme Zeitspanne des Katzenjammers hindurch, zu konstruktiver Arbeit führen werden. Der alte Ausspruch „Wissen ist Macht“ hat von seinem Wahrheitsgehalt nichts eingebüßt. Wenn wir unser Wissen zielbewusst für die Erhaltung der Menschheit einsetzen, dann besitzen wir auch die Macht, dieses Ziel zu erreichen. Wenn wir in der Beziehung zur Gestaltung unserer Städte nicht mehr den Idolen des materiellen Wachstums folgen, sondern den Ideen qualitativer menschlicher Werte, dann werden wir imstande sein, Städte zu schaffen, in denen das Wertvolle des Erbes der Vergangenheit harmonisch vereint werden kann mit dem wertvollen Neu-zu-Schaffenden. Dann wird der jetzt aussichtslos erscheinende Kampf zum Schutz und zur Rettung unserer Baudenkmäler und Landschaftsdenkmäler zu einer organisch untermauerten Selbstverständlichkeit werden.

Das Grundthema dieser Vortragsreihe, „Denkmalschutz“, benötigt auch einen historischen Rückblick: Denkmalschutz und Denkmalpflege sind erst in einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne zu einem gesellschaftlichen Anliegen geworden. Fast jede Ära, die der unseren vorausging, baute und schuf Neues mit der Überzeugung, dass es besser sein würde als das Alte. Erst in unserer Zeit hat sich ein durchaus berechtigter Minderwertigkeitskomplex bezüglich unserer Fähigkeiten, selbst Wertvolles zu schaffen, entwickelt. Ich sehe deshalb alle Bestrebungen zum Schutz des Erbes der Vergangenheit als eine unbedingt notwendige Überbrückung der Schlucht, die sich aus unserer momentanen Unfähigkeit, Menschenwürdiges zu schaffen, ergibt. Eine solche Überbrückungsaktion kann aber auch mit den größten Anstrengungen nicht für eine lange Zeitspanne erfolgreich fortgesetzt werden. Es ist deshalb meine Überzeugung, dass alle jene, denen die Rettung der Vergangenheit am Herzen liegt, sich mit voller Kraft einsetzen müssen für die Zuschüttung der Kluft durch die Schaffung neuer urbaner Werte: DENN OHNE PLANUNG DER ZUKUNFT GIBT ES KEINE RETTUNG DER VERGANGENHEIT!