

**Stadtarchiv Mannheim**

**Nachlaß**

**Hermann Heimerich**

**Zugang: 24/1972**



Strukturplanung in den Städten  
ein interessantes Jenaer Vorbild

Auf der jüngsten Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau in Essen ist das harte Wort von der Unordnung unserer Städte gefallen; eine Strukturplanung wurde als unbedingt notwendig bezeichnet. Der rasche Wiederaufbau unserer Städte in dem vergangenen Jahrzehnt hat soviel sofortige Entschliessungen und Umstellungen gefordert, daß es zu einer systematischen Strukturplanung nur an sehr wenigen Orten gekommen ist. Es sind in den letzten Jahren sehr schöne, mit vielen Bildern ausgestattete Stadtmonographien erschienen, die darstellen, welche Fortschritte die betreffende Stadt in den letzten 10 Jahren seit dem deutschen Zusammenbruch gemacht hat. Solche Bücher, die in der Hauptsache Repräsentations- und Werbezwecken dienen, sind Zeugnisse des wiedergewonnenen Selbstbewußtseins und des Stolzes über die geleistete Arbeit. Auch die Stadtgeschichte ist wieder gepflegt worden. Es sei an das im vergangenen Jahr herausgekommene kostbare Augsburger Stadtgeschichtswerk "Augusta 955 - 1955, Forschungen und Studien zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte Augsburgs" erinnert. Die Strukturuntersuchungen von Kommunen oder Kommunalverbänden stecken aber noch in den Anfängen. Das von Professor Dr. L. Neundörfer geleitete Soziographische Institut in Frankfurt am Main hat etwa um 1943 mit solchen Untersuchungen begonnen, die sich auf die Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Wesel, Pforzheim, Köln, Rheine und Bocholt sowie auf eine Anzahl von Landbezirken erstrecken. Leider ist das Soziographische Institut in den letzten Jahren vielleicht aus Mangel an Aufträgen von diesen kommunalen Untersuchungen wieder abgekommen und hat sich in der Hauptsache der Soziographie sozialer Gruppen und Schichten im allgemeinen zugewandt. Daneben muss das von den Professoren Dr. Kurt Brüning und Dr. Emil Meynen begründete und herausgegebene Werk über "Die Deutschen Landkreise, Handbuch für Verwaltung, Wirtschaft und Kultur" hervorgehoben werden. Bisher sind etwa 20 derartige Monographien von Landkreisen erschienen. Sie enthalten auch bedeutungsvolle Feststellungen hinsichtlich der Struktur der einzelnen Landkreise. Demnächst erscheint zum ersten Mal im Rahmen dieses Werkes eine Monographie, die eine Stadt und den sie umgebenden Landkreis gemeinsam behandelt. Es







handelt sich dabei um Stadt- und Landkreis Ludwigshafen. Man darf mit Spannung dem Erscheinen dieses Buches entgegen sehen. Eine Neuentwicklung in der Strukturplanung zeichnet sich dadurch ab, dass einzelne Städte dazu übergehen, sogenannte Wirtschaftspläne ihren Gemeinderäten zur Genehmigung vorzulegen. Sowohl Nürnberg wie neuerdings auch Ludwigshafen haben solche Wirtschaftspläne aufgestellt, die vor allem das Entwicklungsbild der Gemeinde im allgemeinen, im besonderen aber die Probleme des Verkehrs, der Förderung von Industrie und Handwerk, der Energieversorgung, der Wasserversorgung und der Abwasserbeseitigung aufzeigen. Hier liegen schon starke Ansätze einer Strukturplanung.

Es ist nun sehr interessant festzustellen, daß im Bereich der Sowjetzonenrepublik offenbar ähnliche Gedanken aufgetaucht sind und daß bereits für die Stadt Jena eine wirklich hervorragende Strukturuntersuchung und Strukturplanung vorliegt. Der Verfasser dieses Werkes ist Professor Dr.Dr. Joachim H. Schultze, der Direktor des Geographischen Instituts an der Universität Jena. Das Buch ist im Jahre 1955 im Gustav Fischer-Verlag in Jena erschienen und trägt den Titel "Jena Werden, Wachstum und Entwicklungsmöglichkeiten der Universitäts- und Industriestadt". Es handelt sich, wie Professor Schultze selbst in dem Vorwort bemerkt um eine komplexe Stadtforschung, die zwar auf der Stadtgeographie fusst, aber über den Rahmen einer solchen Stadtgeographie weit hinausragt.

Die Entstehung des Buches ist sehr interessant. Der Rat der Stadt Jena hat schon im Jahre 1945 Professor Schultze um seinen Sachverständigenrat und vor allem um die Untersuchung folgender für die weitere Entwicklung der Stadt wichtigen Punkte gebeten:

1. Künftiges Wachstum und künftige Einwohnerzahl der Stadt.
2. Künftige Wohn- und Siedlungsgebiete, wobei an die Gebiete ..... gedacht ist.
3. Lage und Grösse der Überschwemmungsgebiete unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes durch die Saaletalsperren.
4. Künftige industrielle und gewerbliche Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Firmen Zeiss und Schott; etwaige Ansiedlung neuer Industriezweige als Zubringerindustrien. Welche Kleinindustrie ist besonders zu fördern ?







5. Unterricht, Kultur, Forschung und Gesundheitswesen: Strukturaufgaben, regionale Wirkungsbereiche. Lage der Einrichtungen innerhalb der Stadt. Ist eine Veränderung der Stadtlage anzustreben usw. ?
6. Aufstellung einer Karte 1: 10 000 über die baulich-funktionelle Gliederung des Stadtgebietes unter Berücksichtigung des Altstadttraumes.
7. Verkehrsanlagen: Nah- und Fernverkehr, Verkehrsbelastung der Strassen, Streckenbelastung der Eisenbahn usw.
8. Wirtschaftliches Hinterland. Grösse und Abgrenzung des Versorgungshinterlandes. Ist der Landkreis Stadtrode imstande das Stadtgebiet mit Fleisch, Kartoffeln und Getreide zu beliefern ? Sind die Saalewiesen unter Verwendung der Abwässer der Stadt für den Gemüsebau zu verwenden ?
9. Wasserversorgung. Soll die Wasserversorgung durch weitere Bohrungen im Buntsandsteingebiet oder durch Anschluss an ein Talsperrenprojekt der Thüringer Städte gelöst werden ?
10. Eingemeindung. Ist eine Eingemeindung von Kunitz und eine Eingemeindung von Göschwitz aus verwaltungsmässigen, wirtschaftlichen und kulturellen Gründen zweckmässig ?

Alle diese Fragen berühren Probleme, die heute alle deutschen Städte beschäftigen müssen. Professor Schultze hat zusammen mit einigen Mitarbeitern nach mehrjährigen gründlichen Untersuchungen die Fragen des Rates im Herbst 1951 beantwortet. Die Überarbeitung des Gutachtens für den Druck erfolgte 1954 unter Berücksichtigung der inzwischen fortgeschrittenen Entwicklung. Es dürfte unsere Städte interessieren einige Feststellungen und Gesichtspunkte dieses Gutachtens kennen zu lernen.

In 7 Jahrhunderten hat Jena einen mehrfachen Gestalts- und Funktionswandel erlebt. Aus der ursprünglichen Weinbauernstadt wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts eine in ihrer wissenschaftlichen Bedeutung stets wachsende Universitätsstadt. Von 1871 ab trat dann die industrielle Entwicklung der Stadt in Erscheinung. Die Einwohnerzahl Jenas ist von 4 459 Einwohner im Jahre 1818 auf 20 686 Einwohner im Jahre 1900 gestiegen. Seit 1909 erfolgten mehrere Eingemeindungen, die das Stadtgebiet von 1 322 ha auf 5 644 ha erweiterten. Im Zusammenhang damit stieg die Einwohnerzahl bis 1925 auf 52 649 Einwohner. 1940 betrug die Einwohnerzahl 72 135, 1950 80 185. Das Pendlerproblem spielt in Jena keine so grosse Rolle wie in zahlreichen westdeutschen Städten. 1950/51 rechnete man mit rund 4 700 Einpendlern, von denen die Hälfte auf den kulturellen Sektor (Lehrer und Angestellte der Universität,







Studenten, Oberschüler, Berufsschüler) entfielen. 1954 war die Zahl der Einpendler aber schon auf ca. 8000 gestiegen.

Besonders interessant ist in Jena die enge Verknüpfung der Hochschule mit der Industrie. Sie kam vor allem durch Karl Zeiss zustande, der den jungen Privatdozenten Ernst Abbe als genialen Mitarbeiter gewann. Abbe zog dann Schott nach Jena, der dort 1884 mit Unterstützung des preussischen Staates das Glaswerk "Schott und Genossen" errichtete. 1950 arbeiteten in den Zeisswerken 12 000 Personen und in dem Schottischen Werk 3300 Personen, also zusammen 19% der Stadtbevölkerung. Ein weiteres bedeutendes Werk der Pharmazeutischen Industrie ist die im Jahre 1947 aus den Schottischen Werken abgezweigte Firma Jenapharm, die vor allem Penizillin herstellt. Im Jahre 1954 beschäftigte die Firma Jenapharm 2400 Personen. Alle diese Unternehmungen sind volkseigene Betriebe; sie haben einen erheblichen Export nach den volksdemokratischen Ländern. Interessant ist die Darlegung von Professor Schultze, daß nach den Eindrücken erstrangiger Sachkenner von Ende 1949 das Optimum der Belegschaftsstärke auf die Dauer bei 8000 Personen liege, daß aber im Rahmen des ostzonalen Fünfjahresplanes die Zahl der Werksangehörigen stark angestiegen sei, sodass man mehr Einpendler heranziehen musste und daran denkt Lehrlingsinternate zu bauen. Natürlich entsteht durch die steigende Arbeiterzahl auch ein erhöhter Wohnraumbedarf. Interessant ist auch, daß Professor Schultze es als vernünftigen Beschluss bezeichnet einen Teil der Fertigung nach auswärts zu verlegen.









der stadtplan

geht uns alle an

ÖFFENTLICHES GESPRÄCH  
DORTMUND FEBRUAR 1955



Berichterstattung: Dr. Ing. Wolfgang Schütte, Sozialforschungsstelle an der Universität Münster, Dortmund  
Redaktion: Dr. Eduard Beyer, Institut für Raumforschung Bonn

Bad Godesberg, im Juli 1955

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei



# der stadtplan geht uns alle an

städtebau + öffentlichkeit  
raumordnung + öffentlichkeit  
form + öffentlichkeit

ÖFFENTLICHES GESPRÄCH  
DORTMUND FEBRUAR 1955

VERANSTALTER: SOZIALFORSCHUNGSSTELLE AN DER  
UNIVERSITÄT MÜNSTER · DORTMUND ·  
KREISGRUPPE DORTMUND DES BDA ·  
GESELLSCHAFT FÜR TECHNIK  
UND WIRTSCHAFT · DORTMUND ·  
INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG AN DER  
TECHNISCHEN HOCHSCHULE AACHEN ·  
DEUTSCHER VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN  
STÄDTEBAU UND RAUMPLANUNG · KÖLN ·  
INSTITUT FÜR RAUMFORSCHUNG BONN · BAD GODESBERG

---

HERAUSGEBER: DEUTSCHER VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN STÄDTEBAU UND RAUMPLANUNG · KÖLN  
INSTITUT FÜR RAUMFORSCHUNG BONN · BAD GODESBERG



### *Einführung*

Der Stadtplan geht uns alle an — mit diesem Stichwort ist die Frage aufgeworfen, wie die gebaute Ordnung unseres Daseins sich zu den allgemeinen Anliegen unserer Lebensführung und -gestaltung verhält. Sie ist Vorzeichnung, Anspruch, Formung unseres gemeinsamen Daseins; die Welt, in der wir uns als einer eigenen bewegen. Diese Erkenntnis fordert zugleich Mitverantwortung, Mitbestimmung, Mitwirkung für Ausbau und Umbau des Gemeinwesens, dem wir angehören. Die Gestalt unserer Stadt als öffentliches Anliegen: das war der Aufruf, zu dem das Dortmunder Gespräch Stellung nehmen sollte. Das schloß die Frage ein, wie öffentliche Anteilnahme, Erziehung zur Form, politische Willensbildung und Entscheidung, wie Sachverstand und Können, wie das eigene Tun der Bauherren und Bauenden ins rechte Verhältnis gesetzt werden können. Darum ist im Gespräch gerungen und gestritten worden.

Unter diesen Umständen schien richtig, die Zerrungen und Gegensätze auch im Bericht zur Geltung zu bringen, gerafft und versachlicht, wie es Geschriebenem gegen Gesprochenes zukommt. Dabei sind auch Beiträge verwertet worden, die nicht zu Wort gekommen waren. Zugleich aber sollte in der Gestaltung des Berichts auch der rote Faden und die Übereinstimmung in wesentlichen Dingen zum Ausdruck kommen, verdeutlicht durch die Fügung des Ganzen.

Die Berichterstattung war Dr. Ing. W. Schütte aufgetragen; er hatte auch an der Planung des Gesprächs wesentlich Anteil; Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung oblagen ihm.

Für tatkräftige Hilfe zum Zustandekommen des öffentlichen Gesprächs sind wir dem Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadtverwaltung Dortmund zu besonderem Dank verpflichtet.

Gunther Ipsen



*Aus der Begrüßung*

OBERSTADTDIREKTOR DR. KLIEMT, DORTMUND

Eine moderne Verwaltung erläßt nicht nur Verfügungen, sondern sie wirbt um Verständnis in der Öffentlichkeit. Eine der wesentlichsten Verpflichtungen einer Behörde ist, daß sie, was sie plant, der Öffentlichkeit definiert und kontrollierbar kundtut, ehe sie ausführt.

Der Stadtplaner insbesondere hat die Aufgabe, planmäßig Richtlinien festzulegen, nach denen sich eine Stadt im Interesse der Allgemeinheit entwickeln kann. Die Zukunftserwartungen der Wirtschaft, des Verkehrs, die Erfordernisse des Wohnungsbaues wie die mutmaßliche Bevölkerungsentwicklung, auch die repräsentativen Wünsche einer Stadt wie die Möglichkeiten und Grenzen ihrer finanziellen Mittel — das alles muß der Planer bei seiner Arbeit erforschen und berücksichtigen. Er wäre überfordert, wenn man von ihm verlangen würde, daß er allein all diese Probleme, die etwa in einer Stadt von der Größenordnung Dortmunds an ihn herangetragen werden, verantwortlich lösen könnte und sollte. Solche Probleme sind stets nur zu lösen, wenn viele Köpfe daran mitdenken.

WILLI WEYER, MINISTER FÜR WIEDERAUFBAU IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Das Verhältnis von Plan und Öffentlichkeit ist derzeit Gegenstand der Diskussion in vielen Gremien. Diese Frage gewinnt akute Bedeutung, wenn es an die Beschlußfassung geht. Denn zu diesem Zeitpunkt erweist sich, wie die Öffentlichkeit grundsätzlich zu den Überlegungen steht. Ich meine, daß eine klare und verständliche Zielsetzung wesentlich über die Ausführbarkeit vorentscheidet.

Um überhaupt vor der deutschen Öffentlichkeit heute über Fragen der Planung sprechen zu können, ist voraus eine Klärung des Begriffes notwendig. Planung, wie sie hier besprochen werden soll, meint ein zu jeder Zeit notwendiges menschliches Tun von hoher Kultur. Dabei behalten wir im Auge, daß mit diesem Wort viel Mißbrauch getrieben ist. Planung in unserem Sprachgebrauch heißt, Zukünftiges freilegen und ordnen, heißt, einen Rahmen setzen für die freie Entfaltung der Initiative des einzelnen.

Ich habe die Hoffnung, daß auf Grund dieser Tagung u. a. auch Überlegungen entstehen, wie bei uns ein besseres Verhältnis zwischen Einzelschicksal und Öffentlichkeit, zwischen Bürger und Staat eingeleitet werden kann.

HERBERT JENSEN, STADTBAURAT UND STADTRAT, KIEL,  
GLEICHZEITIG IM AUFTRAG DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU  
UND LANDESPLANUNG

Wir wissen, daß in der Tages- und auch in der Fachpresse gegenüber den Leistungen des Wiederaufbaues der letzten zehn Jahre manche bittere Kritik geübt worden ist, und wir, die wir mitverantwortlich sind, müssen auch wohl zugeben, daß manches hätte besser gemacht werden können. Es hätte besser gemacht werden können, davon sind wir über-



zeugt, wenn der Grundsatz „Der Stadtplan geht uns alle an“ schon früher Beachtung gefunden hätte. Denn es läßt sich nicht leugnen, daß wir auf unserem Gebiete der Stadt- und Landesplanung über einen geradezu erschreckenden Mangel an Publizität zu klagen haben.

Die Bürger müssen sich darüber klar sein, daß die Erscheinungsform einer Stadt nichts anderes sein kann als das genaue Spiegelbild ihres eigenen kommunalpolitischen Wollens.

#### STADTRAT DIPL.-ING. HEINISCH, DORTMUND

In Dortmund stelle ich immer wieder fest, daß nur einige Interessenten kommen, wenn wir die Neuordnungspläne öffentlich auslegen. Gerade die verantwortlichen Fachleute sollten aber noch mehr zur Öffentlichkeit sprechen, denn die Aufgaben erfordern dies. Im Kriege wurde die Dortmunder Innenstadt zu 80 Prozent total zerstört. Diese ganze Fläche von 134 Hektar mit mehr als 1300 Betroffenen wurde vor wenigen Jahren zum Umlegungsgebiet erklärt. Die Neuplanung sieht 54 Prozent an Baufläche und 46 Prozent für Straßenfläche und Plätze vor. Das sind Entscheidungen von größter Tragweite für die Stadtgemeinde.



## 1. gesprächsrahmen: städtebau und öffentlichkeit

*In der Demokratie geht es nicht um Überreden oder bloß um Überzeugen durch den Planer, sondern um die Stellung des Planers selbst in der beschließenden Gesellschaft.*

*Drei Fachleute berichten zum Thema.*

E. G. S. ELLIOT, LONDON

### Planung und Öffentlichkeit im englischen Städtebau

Die Grafschaften und grafschaftsfreien Städte, die auch als Planungsbehörden tätig sind, empfangen ihre Richtlinien von ihrer jeweiligen Volksvertretung. Die Neuen Städte bilden zunächst eine Ausnahme; sie werden durch besondere Entwicklungsgesellschaften gebaut, die wie die Kommunen dem Minister of Housing and Local Government verantwortlich sind.

Da der Gesetzgeber schnell auf die öffentliche Meinung reagiert, wird die Gesetzgebung laufend modifiziert. So schuf das erste nach dem Krieg erlassene Stadt- und Landesplanungsgesetz von 1947 ein neues Verfahren der Flächennutzungsplanung und versuchte, die Entschädigungsfrage bei Planungsschäden zu lösen. Heute neigt die öffentliche Meinung zu einer größeren Betonung der individuellen Freiheit, und so wird nach einem Kompromiß gesucht zwischen den Interessen des einzelnen und denen des Staates. Die Haltung des einzelnen gegenüber dem Staat wird weit mehr von emotionalen als von logischen Gesichtspunkten bestimmt.

Die öffentliche Meinung  
nimmt Einfluß auf die  
Gesetzgebung



Schnelle Verwirklichung  
überzeugt am meisten

Aufgabe der Planungsbehörde ist es, einen Entwicklungsplan mit einer Laufzeit von zwanzig Jahren aufzustellen und über Anträge auf Genehmigung zur Erschließung und Entwicklung von Grund und Boden zu entscheiden.

Die Planungsbehörde ist gesetzlich verpflichtet, beim Einreichen des Entwicklungsplanes an den Minister dies öffentlich bekanntzugeben. Jeder, dessen Interessen durch den Entwicklungsplan betroffen werden, ist dann berechtigt, Einspruch zu erheben. Über diese Einsprüche, die bei großen Plänen, wie etwa dem Greater London Plan, in die Tausende gehen, wird öffentlich verhandelt. Erfahrungen haben gezeigt, daß die umfassenden Pläne, wie sie etwa für die Sanierung kriegszerstörter Stadtteile aufgestellt wurden, die Zustimmung der Öffentlichkeit finden und daß verhältnismäßig wenig Einsprüche dagegen vorgebracht werden — vorausgesetzt, daß mit der Verwirklichung der Pläne so bald als nur möglich begonnen wird.

Der Erfolg dieser langfristigen Entwicklungspläne hängt in der Praxis nicht nur davon ab, daß die Pläne selbst gut sind, sondern auch von der Art und Weise, wie sie in die Wirklichkeit umgesetzt werden.

E. H. DOUBLEDAY, HERTFORD

### Die Beziehungen zwischen Planung und Öffentlichkeit in England

Das Gelingen eines Planes hängt davon ab, in welchem Maße er die Unterstützung der durch ihn betroffenen Öffentlichkeit findet. Diese für England wie für Deutschland gleichermaßen gültige Regel verpflichtet jede Planungsbehörde, die Öffentlichkeit von ihren Plänen zu unterrichten. In England gibt es drei Bereiche der Planungstätigkeit, die unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende Informierungen der Öffentlichkeit erfordern. Es handelt sich um Aufstellung und Verwirklichung des Regionalplanes, des Stadtplanes und um die Durchführung der Entwicklungskontrolle.

Der Regionalplan  
interessiert vor allem  
Volksvertreter und  
öffentliche  
Körperschaften

Der Regionalplan bildet das Rückgrat für den Stadtplan und die Entwicklungskontrolle. Als Beispiele für diese Kategorie seien der von Sir Patrick Abercrombie aufgestellte Greater London Plan, ferner der Greater Birmingham und der Merseyside Plan genannt. Die Veröffentlichung des Planes für Groß-London in Buchform fand ein weites Echo in der Presse und bewirkte eine gute Unterrichtung der Volksvertretung und der öffentlichen Körperschaften, die denn auch dem für die Stadt- und Landesplanung verantwortlichen Minister volle Unterstützung gewährten, zum Beispiel bei der Ablehnung von Bauvorhaben, die in dem um Groß-London geplanten Grüngürtel durchgeführt werden sollten.

Der Stadtplan spricht  
mehr die  
Einzelinteressen an

Der Stadtplan erfordert eine andere Art der Behandlung in der Öffentlichkeit als der Regionalplan. Er umfaßt einen wesentlich kleineren Raum und kann daher weit mehr auf die einzelnen Belange und Interessen der Öffentlichkeit eingehen. Es ist jedoch eine bekannte Erfahrung, daß Vorschläge, die die Stadt als Ganzes betreffen, von der Öffentlichkeit weniger beachtet und nach allgemeinen Planungsgrundsätzen beurteilt werden. In der Regel greift die Kritik diesen oder jenen Vorschlag heraus, wobei dann Einzelinteressen betont werden. Es ist darum einfacher, die Öffentlichkeit von der Richtigkeit großzügiger Vorhaben zu überzeugen als von kleineren Projekten. Häufig wird ein umfassendes Vorhaben, das anfänglich heftige Opposition auslöste, nach kleinen Änderungen, die das Hauptziel nicht beeinträchtigen, angenommen.



Die Entwicklungskontrolle nehmen die Planungsbehörden laufend wahr, sie sorgen für die Einhaltung der im Entwicklungsplan niedergelegten Planungsgrundsätze. Langjährige Tätigkeit in der amtlichen Stadt- und Landesplanung führte zu der Erfahrung, daß die Öffentlichkeit sich sofort gegen jede vermutete Ungerechtigkeit und übertriebene Anwendung von Autorität wendet. Immer häufiger stellen Planungsbehörden fest, daß Antragsteller durch eine Erläuterung der Grundzüge des Entwicklungsplanes von deren Richtigkeit überzeugt und vor Mißverständnissen bewahrt werden, und es ist erstaunlich und ermutigend, wie oft der einzelne Entwicklungsträger nach einer solchen Unterrichtung die eigenen Pläne im Sinne der Planungsbehörde abändert. Es mag etwas zeitraubender sein, Planungsanträge auf diese individuelle Weise zu behandeln; aber es lohnt sich, auf lange Sicht zu arbeiten und damit das Vertrauen der Öffentlichkeit in den Plan und die Möglichkeit seiner Verwirklichung zu gewinnen.

Es lohnt sich, auf lange Sicht mit der Öffentlichkeit zu arbeiten

WILLEM STEIGENGA, ROTTERDAM

## Amerikanische Probleme in europäischer Sicht

Jedes Volk gestaltet seine eigene Lebensform im Raum und bildet seine Haltung der Planung gegenüber aus. In Europa ist der Einfluß der Vergangenheit noch immer entscheidend für das Leben der Gesellschaft. Die amerikanischen Städte entstanden zumeist erst im neunzehnten Jahrhundert, und so fehlt hier jede Bindung an mittelalterliche Plansysteme, wenn auch bestimmte, wiederkehrende Ordnungsprinzipien (man denke an die „mainstreet“) erkennbar sind.

Es besteht in Amerika noch eine für uns Westeuropäer kaum faßbare Freiheit des einzelnen. Während die Demokratie in Europa stets erst auf irgendeine Weise erobert werden mußte, stellt sie in den USA ein überkommenes Recht dar.

Freiheit und Bindung in der Planung

Im ganzen besteht weitgehende Dezentralisation. Man ist bemüht, stets neue Lösungen hierfür zu finden, da der Amerikaner im Grunde gegen die technisierte Zentralverwaltung Mißtrauen hegt.

Der Wunsch des Durchschnittsamerikaners nach einem möglichst großen Maß an bürgerlicher Freiheit spricht sich besonders in der Vorliebe für das Einfamilienhaus aus. Diese Vorstellung vom Einzelhaus mit großem Garten hegt nicht nur der Mittelstand, sondern auch die Arbeiterschaft. Wesentlich ist, daß die meisten der Familien gleichzeitig Hauseigentümer sind. Es bilden sich leicht Wohngemeinschaften aus gleichem Interesse. Oft erwirbt schon ein Stadtviertel das Recht zu politischer Selbstverwaltung.

Von der Nachbarschaft zur politischen Selbstverwaltung

Trotz der anders gelagerten und zum Teil günstigeren Vorbedingungen erweist sich auch für Amerika eine umfassende Raumordnung im nationalen Interesse als erforderlich; daneben ergeben sich im Zuge der Verstädterung und mit dem steigenden Verkehr schwerwiegende Probleme für die künftige Stadt- und Landesplanung.

Eine gewichtige Grundlage der amerikanischen Demokratie ist die Meinung, daß man den Menschen erziehen kann. So vollzieht sich auch die Planungsarbeit in der Öffentlichkeit, und man versucht, durch Aufklärung die Mitwirkung der Bürgerschaft zu erreichen. Man unterrichtet die Bevölkerung schon, wenn ein Projekt vorbereitet wird. Jedes Planungsamt besitzt einen Saal für „public hearings“. Man ist in Amerika davon überzeugt, das eigentlich die Gesellschaft plant und nicht der Planungstechniker. Für die lokale wie für die

Die Gesellschaft soll planen, nicht der Techniker



Jede Planung verlangt  
team work

regionale Raumplanung ist jeweils eine politische Kommission verantwortlich. Diese bereitet in einem eigenen Amt alle erforderlichen gesetzlichen Maßnahmen vor. In der Satzung der Planning Commission von New Orleans zum Beispiel wird diese Körperschaft ausdrücklich als das Gewissen bezeichnet, das sich für die Zukunft des Gebietes verantwortlich weiß.

Die Stadt- und Landesplanung in Europa droht gar nicht selten ins Technokratische auszuarten; wir rechnen zu wenig mit dem Menschen und den demokratischen Möglichkeiten. Alle Politiker und Behördenvertreter leben in den Vereinigten Staaten sozusagen in einem gläsernen Haus, wo sie jederzeit begutachtet werden. Man legt in Amerika größten Wert auf Zusammenarbeit, auf „team work“, einerseits zwischen den verschiedenen Fachwissenschaftlern und andererseits zwischen den Bürgern und den Planungstechnikern.

Vergleiche zwischen Europa und Amerika lassen erkennen, daß es für die Verwirklichung unserer Pläne nicht zweckdienlich ist, demokratische Möglichkeiten außer Acht zu lassen. Auch der Beitrag der Sozialwissenschaft zur europäischen Raumplanung darf sich nicht darauf beschränken, Grundlagen beizubringen und Alternativen vorzulegen, sondern gerade die organisatorische Verwirklichung will von dieser Seite her bedacht sein.

Etwas überspitzt kann man formulieren: Wenn sich die Gegensätze am Einzelfall auch nicht immer scharf ausprägen, so ist doch festzustellen, daß die Planung in Europa einen mehr technokratischen und die Planung in den Vereinigten Staaten einen stärker demokratischen Grundzug hat.



*Wo die Bauplanung nicht für eine bestimmte Gruppe von Menschen und für deren klar erkannte jeweilige Bedürfnisse arbeitet, ist sie in Gefahr, perfektionistische Ziele anzustreben, anstatt für ein Gemeinwesen zu wirken.*

*Zur bürgerschaftlichen Mitarbeit gehört keine Allwissenheit in Sachfragen. Die Öffentlichkeit muß dem Planer Aufgaben zuweisen und dabei Grundentscheidungen treffen, für die es „unpolitische“ Lösungen nicht gibt.*

*Drei Schweizer Bürger kommen nun zu Wort.*

LUCIUS BURCKHARDT, BASEL

## **Eine Stadt muß entscheiden**

Wir müssen von der Hypothese ausgehen, daß alle städtebaulichen Einzelprobleme untereinander zusammenhängen. Keinen Straßenzug können wir verbreitern, ohne daß dies auf die Geschäftswelt Rückwirkungen hat. Man kann keine Straße bauen ohne Wirkung auf den Tarif der Straßenbahn, auf den Mietpreis der Wohnungen, auf den Charakter des Quartiers und auf die gesamte soziologische Basis der Stadt. Da nun jeder von uns wohnen muß und am Stadtverkehr wie am Handel teilhat, so kommen wir zu der Folgerung: Der Stadtplan geht uns alle an.

Wenn das so ist, dann geht es eigentlich nicht, daß ein von einer Behörde festgestellter Plan nachträglich dem Bürger plausibel gemacht wird. Es geht auch nicht, daß ein vom Planungsfachmann als „gut“ erkanntes Projekt am Ende der Bürgerschaft vorgelegt und gegebenenfalls trotz des Einspruches der Betroffenen festgelegt wird, weil man den fachlich besseren Vorschlag dem weniger guten vorzuziehen habe. Vom Bürger her gesehen lautet die Fragestellung: Wer gibt denn diese Zensuren, wer hat da zu bestimmen, was „gut“ und was „schlecht“ ist?

Ich möchte Ihnen jetzt von Basel erzählen, von einer Stadt, in der, was alle angeht, auch von allen beschlossen wird, und zwar seit altersher. 1949 hat Basel einen neuen Korrektionsplan bekommen, und dieser bedurfte der Volksabstimmung.

Interdependenz  
aller städtebaulichen  
Einzelprobleme

Vom Bürger her  
gesehen

Ein Korrektionsplan



Die Basler Geschäftsstadt ist eingebettet in eine ziemlich enge Talsohle, welche eine vorgegebene Breite darstellt, die nun eben irgendwie eingeteilt werden muß.

Der bisherige Vorschlag hatte in der östlichen Talflanke eine weitere Längsstraße vorgesehen, welche als Talentlastungsstraße bezeichnet wurde. Realisierbar war diese Straße nur als neue Geschäftsstraße, was zur Folge haben würde, daß sie zugleich auch Erschließungs- und Belastungsstraße geworden wäre. Der neue Korrekptionsplan hat nun diese Straße von achtzehn auf fünfzehn Meter Breite reduziert. Dadurch war das Problem nun aber keineswegs gelöst, und außerdem hatte man, um die Straße bauen zu können, das anschließende Quartier umgezont.

und die politische  
Aktivität einer kleinen  
Gruppe

Wir — ein kleiner Freundeskreis — fanden nun, daß in dem Plan kein wirkliches Prinzip zu erkennen sei, weder das einer Erweiterung der Innenstadt noch eine konsequente moderne Lösung im Sinne des Umgehungsverkehrs mit Parkplätzen und Fußgänger-City. Der Plan erschien uns vielmehr als vollständige Kapitulation vor den sogenannten Gegebenheiten, vor der scheinbaren Sparsamkeit des Augenblicks, welche sich später als unwirtschaftlich erweisen wird.

Besonders gefährlich schien uns, daß man bei diesem Plan die Spekulation einkalkulierte. Wo eine Straße verbreitert werden sollte und die Baulinie in bestehende Häuser einschneidet, gab man die Erlaubnis, bei Neubau einige Stock höher hinauf zu gehen. Man mußte also einen Köder auswerfen, um die Hausbesitzer freiwillig zum Neubau zu bewegen, insbesondere, da bei allen Häusern, welche in die neue Baulinie fielen, keine größeren Reparaturen mehr gestattet wurden. Die alten Häuser stehen nun aber auf relativ schmalen Parzellen, bei ziemlicher Grundstückstiefe. Nimmt man vorn einige Meter für die verbreiterte Straße weg, dann lohnt der Neubau meist nur, wenn mehrere Parzellen zusammengeschlossen werden. Im allgemeinen ist dies nur möglich, indem der Privateigentümer sein Haus an eine Gesellschaft verkauft. Will die Regierung den Neubau des Quartiers fördern, so muß sie zwangsläufig auch diesem Besitzwechsel zustimmen und eventuell Druckmittel ausüben. Diese Situation erschien uns außerordentlich unsympathisch. Hinzu kam, daß bei der für die Umstellung vorgesehenen Zeitspanne von dreißig Jahren damit zu rechnen war, daß die angerichtete Zerstörung in Wirklichkeit in irgendwelchen Ansätzen steckenbleiben würde. Erfahrungsgemäß wird bei uns ein Korrekptionsplan nicht länger als zwanzig Jahre geduldet. Im ganzen fanden wir, daß die Interdependenz aller städtebaulichen Maßnahmen nicht berücksichtigt war.

Unsere Besonderheit ist die Referendumsdemokratie, das heißt eine Demokratie, welche sich nicht damit begnügt, einen Entschluß parlamentarisch zu fassen, sondern ihn überdies auf Verlangen dem ganzen Volk vorlegt. Dies erfolgt, wenn hierfür tausend Unterschriften eingereicht werden.

Eine Volksabstimmung

Was ich Ihnen hier von dieser Volksabstimmung erzähle, ist schwer in allgemeine und damit abstrakte Sätze zu fassen, denn es geht um das Satyrspiel des Alltags, und Sie müßten die Atmosphäre unserer Stadt wirklich kennen und wissen, wer der Müller und der Meier ist, welches Gewicht das hat, wenn diese etwas sagen. Dann könnten Sie auch verstehen, was da eigentlich vorgeht. Sie müßten auch unsere Instanzen kennen — den Regierungsrat, den Großen Rat, das Baudepartement —, und zwar nicht nur ihrer juristischen Rolle, sondern ihrem wirklichen Gewicht nach: der Überlegenheit der unteren, besser informierten über die der vorgesetzten Instanzen, dazu das Übergewicht der inoffiziellen über die offiziellen Instanzen.

Die offiziellen Instanzen reichen bis zum Abendschoppen und — in der Schweiz sehr wichtig — bis zum militärischen Wiederholungskurs, der wenigstens alle zwei Jahre sämtliche Bevölkerungsklassen einmal durcheinandermischt und miteinander ins Gespräch bringt, wodurch ein starkes Meinungsklima erzeugt wird. Diese Instanzen reichen ebenfalls hin bis zur jährlichen Fastnacht, die alle Probleme, ins Komische gezogen, einmal durch die Straßen führt.



Unsere erste Erfahrung bei der Vorarbeit für die Abstimmung war, daß sämtliche Instanzen, die für den demokratischen Kampf in Frage kamen, schon engagiert waren. Vor einer Abstimmung geben die Parteien eine sogenannte Empfehlung heraus, und lautet die Parole positiv, so ist die Parteipresse für negative Artikel gesperrt. Es blieb uns also nur der Appell an die Generalversammlung der Parteien. Wir erschienen und hatten knapp eine halbe Stunde Redezeit. Auf den vorderen Bänken und am Präsidententisch saßen die Fachleute, die überall einen Einwand wußten und uns mit vielen sogenannten Fakten widerlegen und lächerlich machen konnten. Was uns noch mehr erstaunte, war aber die Tatsache, daß sämtliche scheinbar neutrale Gruppen auch schon um ihre Meinung gebeten waren, so daß sie nun nicht mehr vom Korrektionsplan abrücken konnten. Es ist fast unnötig zu erwähnen, daß die Architektenverbände ebenfalls befragt waren. Sie stimmten für den Korrektionsplan, offiziell, weil man damit wieder festen Boden unter die Füße bekäme, in Wirklichkeit, weil dadurch ein großes Volumen an Privatbesitz in Bewegung kam und ein erhebliches Um- und Neubauprogramm geplant wurde. Dann weiter: die Gewerkschaften stimmten mit dem politischen Sozialismus, und zwar unter der Parole der Arbeitsbeschaffung, obwohl wir seit fünf Jahren in der Schweiz eine solche Hochkonjunktur haben, daß alles Bauen mit mindestens fünfzig Prozent italienischen Arbeitern geschieht. In Wirklichkeit unterlagen die Gewerkschaften der Propaganda der Straßenbahner, die im Grunde einfach Angst hatten, sie müßten noch einmal in einen Umschulungskurs auf Trolleybus.

Was uns aber am meisten enttäuschte, war die Haltung der Privatleute, eben derjenigen, die Max Weber die „bürgerlichen Honoratioren“ nennen würde. Diese hörten uns an, verkannten aber die Zusammenhänge und sahen nicht ein, daß es ihre Aufgabe sei zu bestimmen, was von der Altstadt im Zuge der Korrektur geopfert werden sollte.

Bei der Abstimmung hatten wir nahezu alle Parteien und damit die ganze Presse gegen uns. Wir mußten also mit eigenen Plakaten, Inseraten und Flugblättern operieren. Ich weiß nicht, ob diese Abstimmung noch hätte gewonnen werden können, wir jedenfalls haben sie verloren, und zwar mit 14 000 Stimmen für uns und 20 000 gegen uns. Das ist für unsere Verhältnisse eine starke Niederlage. Das Publikum konnte nun einmal in vierzehn Tagen nicht geweckt werden. Es reagierte mißtrauisch auf die neuen Leute, die nun so furchtbar komplizierte Gedanken brachten, die behaupteten, der Straßenbahntarif habe etwas zu tun mit der Breite der Straßen und mit der Zahl der Radfahrer. So etwas hatten sie noch nie gehört, und das braucht eben seine Zeit. Brachten wir unsere Gedanken komplex, so wurden sie als nicht verständlich empfunden, vereinfachten wir, so erschienen sie plump und wurden lächerlich gemacht. Die Gegenpropaganda wurde von Teilaspekten her geführt, und die ganze Information, die den Fachleuten zur Verfügung steht, konnte gegen uns ausgespielt werden.

Nun — das ist ein pessimistischer Schluß, aber die Abstimmung hat eine Nachwirkung gehabt. Seither ist das Interesse für Stadtplanfragen stark angestiegen, was rein äußerlich an der Anzahl der Zeitungsartikel und Versammlungen festzustellen ist. Der Gedanke, daß die Erhaltung der Altstadt als Ganzes einen Sinn hat — nicht nur aus kunsthistorischen Gründen, sondern wirklich aus städtebaulichen Überlegungen —, ist inzwischen so verbreitet, daß selbst Leute, die die Altstadt von Basel am liebsten abreißen möchten, nun jedesmal in ihren Reden einen Knicks vor der Altstadt machen müssen.

Auch hat inzwischen wieder eine Abstimmung über eine Teilvorlage stattgefunden, und bei dieser Gelegenheit haben wir die Propaganda gegen die Straßenverbreiterung und den Abbruch geführt. Diesmal unterlagen wir nur mit einer Differenz von 350 Stimmen, und damit hatten wir von 33 Prozent auf 49 Prozent aufgeholt. Angesichts des langsamen Fortschreitens der Korrektur und der ersichtlichen Paradoxie, welche in dem ganzen Vorhaben lag, eben Entlastung und gleichzeitig Aufwertung, also im Ergebnis neue

Aber die Parteien

die Presse

die Interessenverbände

und sogar die Gewerkschaften waren schon engagiert

Die Honoratioren resignierten

und die Kampagne endete mit einer Niederlage

Aber das öffentliche Interesse für Stadtplanfragen stieg

und die Entwicklung selbst wird zum Lehrmeister



#### Die Moral

Belastung des eben gebauten Straßenzuges, ist die Regierung nervös geworden und hat als Radikallösung die Verlegung des gesamten Straßenbahnnetzes unter den Boden vorgeschlagen. Man wollte bei gleichbleibender Korrektur diese enorme Umstellung zusätzlich vornehmen. Da hat der Große Rat aber nicht zugestimmt und statt dessen von der Regierung die Revision des gesamten Verkehrslinienplanes verlangt. Was ich jetzt sage, das wird in Basel bestritten: praktisch ist mit dieser Forderung der Korrektionsplan von 1949 abgeschafft, indem er sich selbst ad absurdum geführt hat.

Die öffentliche Meinung, welche von uns in vierzehn Tagen nicht umgestimmt werden konnte, wurde durch die Beobachtung der Ausführung während der letzten fünf Jahre bekehrt. Will man daraus die Moral ziehen, so kann man sagen, das Publikum ist also fähig, Stadtplanungen zu beurteilen. Aber es kommt darauf an, wie es angesprochen wird. Man muß ihm stets das Problem in seiner Gesamtheit vorlegen, es genügt nicht, wenn das Stadtbauamt eine Planausstellung macht. Es genügt nicht, daß man sagt, wir verbreitern eine Straße, sondern man muß die Konsequenzen klarlegen. Überhaupt muß man nicht den Geschäftsmann, den Radfahrer, den Verkehrsteilnehmer fragen, sondern man soll sie alle als Staatsbürger anreden. Geht man nicht von Teilaspekten aus, sondern informiert den Bürger über Gesamtprobleme, so dürfen wir auf seine verantwortliche Entscheidung vertrauen.

MARKUS KUTTER, BASEL

#### Was heißt demokratisch planen?

#### Planung ist Ausübung von Macht

Ein Beispiel: Eine Partei gibt als ihre Parole den Kampf für billige Mieten aus, und jetzt kommt ein Korrektionsplan vor das Stadtparlament. Ist diese Partei nicht eigentlich gezwungen, gegen den Plan zu stimmen, da er — wie Lucius Burckhardt es schon deutlich machte — eine große Zahl billiger Wohnungen der kleinen Leute in Geschäftsblöcke für reiche Leute umwandeln will? Mußte sie nicht dem von vielleicht ausgezeichneten und ehrenwerten Fachleuten ausgearbeiteten Plan einen Kampf bis aufs Messer ansagen, eben weil dieser Plan nicht nur eine Angelegenheit von Fachleuten ist, sondern wegen der Umwandlung des Eigentums eine politische Angelegenheit mit darstellt? Wenn nun aber jemand im Staate zum Bürger sagen kann: hier darfst du wohnen und hier nicht, dorthin darfst du fahren und dorthin nicht, soviel sollst du für deine Wohnung bezahlen, und soviel ist dein Grundstück wert, so ist dies in Wirklichkeit nichts anderes als ausgeübte politische Macht.

#### und gehört unter die Kontrolle demokratischer Instanzen

Wer Macht ausübt, fällt politische Entscheide, und damit gehört er unter die Kontrolle der hierfür geschaffenen Instanzen, sonst ist seine Macht — und wäre er der ehrenwerteste Mann — illegal.

#### Kann der Laie urteilen?

Ich behaupte, daß Stadtplanung ganz allgemein eine politische Aufgabe ist. Handeln wir hier anders, so schaffen wir illegale Macht. Wo wir illegale Macht zulassen, verdienen wir nichts Besseres, als daß sie uns über den Kopf wächst. Dies hatte eine kleine Gruppe von Studenten und Intellektuellen 1949 bei der Volksabstimmung für den Korrektionsplan begriffen, sehr zum Erstaunen zahlloser Leute, die darin nur eine reine Sachentscheidung sehen wollten.

Hat es nun aber einen Sinn, daß mein Nachbar und ich sonntags über Straßenverbreiterungen abstimmen gehen? Wir sind doch Laien, die von der Stadtplanung nur soviel



verstehen, als sie ihr eigenes Vorgärtchen oder die Verstopfung ihres alltäglichen Arbeitsweges angeht. Die Worte Urbanismus und etwa gar Landesplanung tönen uns merkwürdig inhaltsleer. Wäre es nicht besser, wenn wir einen kleinen Kreis von Sachkennern im stillen, jenseits allen Parteigezänks, selbstverantwortlich arbeiten lassen? Nein, wenn wir die Stelle, die für die Stadt plant, mit politisch ausübender, also die Gemeinde gestaltender Macht ausrüsten, so bleibt nichts anderes übrig, als daß wir sie unter demokratische Kontrolle stellen. Wer das nicht hinnimmt, vermeintlich sogar im Interesse der Sache selbst, oder hier Umwege sucht, der sucht im Ernst den Umweg um die Demokratie selbst. Die Macht liegt beim Volk und, wenn delegiert, bei seinen Vertretern.

Laie und Fachmann, wir können auch sagen Gesellschaft und Techniker, um das abgestimmte Verhältnis beider zueinander, nicht um ein Entweder—Oder geht es hier. Es geht nicht darum, daß etwa in der Demokratie nur der Laie zu entscheiden habe und der Fachmann nichts anderes tun könne, als dem angestellten Unsinn melancholisch zuzusehen. Wieder in eine These zusammengefaßt, heißt dies für uns: Der Techniker löst die Fragen, aber stellt sie nicht, die Gesellschaft stellt die Fragen, aber löst sie nicht, sondern nimmt die vom Fachmann ausgearbeitete Lösung als ihren ursprünglichen Absichten entsprechend an oder lehnt diese eben ab. Machen wir dies noch einmal am Beispiel von Basel deutlich.

Falsch war, daß 1949 keine allgemeine Frage gestellt wurde, welche etwa so hätte lauten müssen: Wie wollt ihr, daß ein Basel von morgen aussieht? Die Frage hätte insbesondere heißen können: Wollt ihr eine wachsende Stadt oder eine, die bleibt, was sie jetzt ist? Wollt ihr ein modernes Zentrum mit Hochhäusern, wollt ihr eine konzentrierte Einkaufscity, etwa nur mit Fußgängerverkehr, oder eine befahrbare und so fort. Diese allgemeine Frage hätte zuerst zur Diskussion stehen sollen. Aus ihr hätten sich irgendwann Antworten herauskristallisiert, und zwar noch jenseits aller Flächenzonung und aller Baulinien. Man hätte sich ein Bild gemacht, hätte sich über die gemeinsame Zukunft einer Stadt besonnen und sich dabei über die in der Planung verborgenen Probleme Rechenschaft gegeben. Falsch war, daß die Arbeit der Fachleute nicht aus einer solchen allgemeinen Frage heraus begann, sondern, statt beim Leitbild, am technischen Detail ansetzte.

Das bei der Abstimmung über den Korrekptionsplan schließlich geforderte Ja oder Nein des Bürgers war keins auf eine solche allgemeine Frage, sondern ein Votum, das eigentlich technische Einzelkenntnisse voraussetzte. Anstatt daß der Bürger sagen konnte, ja, ich will eine wachsende Stadt mit neuen Hochhäusern, mußte er erklären, ob er jene Straße um zwei Meter breiter wünsche oder auch nicht. So wurde die Abstimmung zwar lehrreich für den, der nach der politischen Bedeutung der Planung forscht, aber wertlos für die gesellschaftliche Entwicklung der lebenden Stadt. Nur die umfassende Fragestellung vermag in der Demokratie den Bürger zu verantwortlichem Abwägen zwischen persönlichem Gewinn oder Verlust zu zwingen.

Aufgabe der Parteien ist es, hier durch das Dickicht technischer Detaillösungen, die der Laie nicht überprüfen kann, zur politischen Konzeption vorzustoßen.

Der Demokratie liegt der Glaube zugrunde, daß das, was das Beste ist, schließlich einfach Oberhand gewinnen muß, weil es vor der vernünftigen Erkenntnis bestehen kann, und müßte man auch zehn oder zwanzig Jahre darum kämpfen. Für diesen Kampf liefern die Parteien uns die Arena. Die Parteien müssen den Bürger auf örtliche Fragen ansprechen, damit ein anonymer Beamter nicht über die Dinge entscheidet, deren Tragweite ihm selbst nicht voll bewußt wird. Unsere Planung ist zwar ohne reichlichen Sachverstand nicht möglich, aber sie bedarf ebenso des politischen Streites, denn erst in ihm gewinnt sie Bedeutung als lebendig gestaltende Macht.

Sie hören es heute häufig, daß unsere Städte und Siedlungen „organisch“ gewachsen seien, sozusagen wie die Blumen auf dem Feld, fast ohne willentliches Zutun, einfach den

Kein Entweder — Oder

Richtige Fragen —  
richtige Antworten

Falsch gefragt

Das notwendige Spiel  
der Parteien

Städte wachsen nicht  
„organisch“



Stadtplanung ist keine  
Planwirtschaft

Notwendigkeiten und Bedürfnissen gemäß. Man dürfe daher auch in Zukunft das Wachstum einer Stadt nicht aus dem fruchtbaren Dunkel seiner organischen Entwicklung in das grausame Licht des planenden, sich Rechenschaft gebenden Bewußtseins reißen. Leider hat uns aber das industrielle neunzehnte Jahrhundert zu gut gelehrt, daß dies freie Walten einer städtebauenden Natur nicht mehr so wie im Mittelalter funktioniert. Glauben Sie, es hätte noch im geringsten mit organischer Entwicklung zu tun, wenn ich auf dem heute morgen besprochenen Umlegungsplan der Stadt Dortmund die gleichen Straßenverbreiterungen für die Innenstadt vorgesehen finde, die sich in Basel als unrealisierbar erweisen? Die bewußte Gestaltung unserer Städte hat längst begonnen, und die Frage ist nur, ob der eingeschlagene Weg der richtige sein wird. Hier tritt eine Aufgabe an uns heran, die auch im Fachmann den Bürger aufrufen muß. Um diese uns allen gestellte Aufgabe zu klären, kann das Licht unseres Bewußtwerdens nicht grausam genug sein.

Der Urbanismus will weder Güter verteilen, noch sie herstellen, er schafft oder unterdrückt auch nicht, sondern sucht die optimalen Bedingungen zur Stillung von Bedürfnissen. Er will die organisatorischen und räumlichen Voraussetzungen schaffen, auf denen sich die Gemeinschaft überhaupt erst bilden kann. Die Raumplanung spannt den Rahmen, in dem jedes einzelne zu sich selbst kommt. Gerade die Freiheit bedarf daher heute der Planung, damit sie zu ihrem Recht kommt. Nicht aber das Leben selbst soll geplant werden, sondern nur seine räumlichen Vorbedingungen. Wie man die Aufgabe im einzelnen angeht, wird mit Recht von Ort zu Ort verschieden sein.

Was ich Ihnen hier demonstriert habe, konnte ich nur an Beispielen aus der Schweiz deutlich machen; wie weit der Fall Basel übertragbar ist, das müssen Sie selbst abwägen.

MAX FRISCH, ZÜRICH

## Ein Vorschlag

... eine neue Stadt  
zu gründen

Auf Grund der praktischen Erfahrungen, wie sie Lucius Burckhardt skizzierte, und im Sinne der theoretischen Folgerungen, wie sie Markus Kutter entwickelt hat, sind wir dazu gekommen, unseren Landsleuten einen Vorschlag zu machen. Wir, das heißt: eine kleine und ihrer Zusammensetzung nach zufällige, mit keiner Macht ausgestattete, von keinem Geldgeber bedrängte Gruppe von Leuten, die aus verschiedenen Fakultäten stammen und auch parteipolitisch nicht den gleichen Hut tragen, kurzum ein Freundeskreis, der sich eines Tages entschloß, sein Gespräch in die Öffentlichkeit zu tragen. Hierzu wählten wir, um von keiner Redaktion adoptiert zu werden, das Mittel der Broschüre, und unser Vorschlag lautet dahin, irgendwo in der Schweiz eine neue Stadt zu gründen.

Projektieren oder  
Sanieren

Ein Vorschlag ist kein Projekt. Jedes Projektieren wäre in unserem Fall eine Fehlleistung gewesen. Man hätte sogleich über die projektierte Ausführung diskutiert statt über die Frage: Wollen wir unsere Zukunft entwerfen oder nicht? Unser Vorschlag ist nicht mehr und nicht weniger als eine Volksbefragung, zugleich eine Herausforderung, eine anschauliche und sogar mit dem Termin versehene Nötigung zu grundsätzlichen Fragen des Städtebaues, eine Einladung an unsere Landsleute, zu wählen zwischen Projektieren oder Sanieren. Und wenn Projektieren: wer bestimmt, was diese Stadt erfüllen soll? Erst muß das Ziel gesetzt werden!

Vor kurzem hatte ich das Vergnügen, vom Oberbaurat einer deutschen Stadt, die eine einzige Riesenbaustelle ist, durch sämtliche Ämter geführt zu werden. Was ich da an



Leistung sah, ließ mir nichts als aufrichtige Bewunderung übrig, dazu ein paar Fragen, die allesamt beantwortet wurden — bis auf eine: wer gibt dem Planer die Gesichtspunkte für all diese gewichtigen Entscheidungen? Wer gibt dem Städtebauer im Amt, der über die Struktur der Zukunft entscheidet, die Kompetenz, die weit über technische und architektonische Belange hinausgeht? Kein Zweifel, er braucht Kompetenzen, aber wer gibt sie ihm? Anders gefragt: Wer formuliert die Aufgabe? Alles, was geplant wird, muß dem Stadtparlament vorgelegt und vorher von politischen Ausschüssen geprüft werden. Ich weiß dies. Aber damit ist noch keine Antwort auf die Frage, wer die Aufgabe formuliert, gegeben. Uns beruhigt dies so wenig wie die unanfechtbare Aussage eines führenden Schweizer Stadtbaumeisters, der sich mit Recht rühmen darf, er hätte seit Jahren alles getan, um Abhilfe zu schaffen im Rahmen des Tragbaren. Abhilfe mit welcher Zielsetzung? Und was den Rahmen des Tragbaren betrifft: wer setzt den Rahmen? Das Gesetz! Wer macht das Gesetz? Als Demokraten haben wir viele Rechte, doch nicht dies, über unsere Gesetze zu klagen. Warum, wenn Gesetze nicht mehr schützen, was unsere Vorfahren damit schützen wollten, nämlich das Wohl der Polis, sondern sich im Wandel der Zeit zum Gegenteil verkehren, nämlich zum Schaden der Polis, warum ändern wir diese Gesetze nicht? Wir, das aber heißt: die Bürger dieser Polis. Es gibt — und das ist kein Postulat, sondern ein Faktum — keinen effektiven Städtebau ohne uns. Oder, wie's der Titel dieses Gesprächs meint: Der Stadtplan geht uns alle an. Das wiederum heißt, unser Stadtplan zeigt uns, wes Geistes wir sind, nicht unsere Beamten, die in einem ernsthaften Sinn überhaupt nicht planen können, wenn wir, die Bürger, nicht das Ziel setzen und dadurch dem Fachmann erst die Kompetenz geben.

Unser Laien-Vorschlag, obschon also kein Projekt, ist konkret in dem Sinne, als er nicht ins allgemeine Luftleere gedacht, sondern auf die Situation der heutigen Schweiz bezogen ist. Hierzu muß ich drei schweizerische Gegebenheiten, denen unser Vorschlag antwortet, in Kürze erwähnen.

Ein Brauch will es, daß die Schweiz von Zeit zu Zeit, etwa alle fünfundzwanzig Jahre, zu einer sogenannten Landesausstellung ausholt. In den Kriegsausbruch 1914 fiel eine solche Landesausstellung, fünfundzwanzig Jahre später (1939), als die nächste Landesausstellung fällig war, brach der Zweite Weltkrieg aus. In jener Ausstellung erkannte sich die Schweiz wie nie mehr seit 1848. Es ging damals vor allem darum, sich als Nation zu erkennen, als viersprachige Nation, die nicht auf Rasse fundiert war. Es wurde damals eine eidgenössische Lebensart gezeigt, hervorgegangen aus der Geschichte, und eine patriotische Sprache gefunden, die heute noch, wo sie in wesentlichen Punkten nicht mehr stimmt, den Wortschatz des Schweizers als Schweizer ausmacht. Auch Denkwaffen veralten ziemlich rasch. Die Landesausstellung 1939 war die Manifestation unserer Väter. Welches kann die unsere sein?

Auch die Schweiz befindet sich zwischen Ost und West, wenn auch mit der Haltung außenpolitischer Neutralität. Geht es aber nicht um eine Sache, die jeden von uns angeht? Es geht nicht um Territorien, sondern um das Problem der Lebensform, einer Lebensform, die mit den Bedingungen unseres Zeitalters fertig wird. Wo in dieser Auseinandersetzung, die unser Jahrhundert prägt, steht nun die Schweiz? Es gibt im Geistigen keinen Neutralismus. Wie können wir bestehen, wenn wir nicht einen eigenen Entwurf für unsere Zukunft haben, einen schöpferischen Plan, der den Beweis erbringt, wie man mit der eidgenössischen Idee in diesem Zeitalter zu leben vermag?

Unser Städtebau liegt im argen. Zumindest wird niemand behaupten, daß wir mit dem Problem, das sich durch die Entwicklung unserer Städte aufgestellt hat, in einer begeisternden oder auch nur erträglichen Weise fertig geworden wären. Wir greifen den Städtebau hier als ein anschauliches Beispiel, das uns alle angeht, heraus.

Wir leben provisorisch. Ein Inhalt verändert sich, aber wir finden für ihn keine neue, angemessene und befriedigende Form. Noch jede Epoche hat sich das Haus und die Stadt gebaut, die ihren Mitteln und ihren Erfordernissen entsprachen. Nur wir nicht! Wieso

Wer gibt die  
Gesichtspunkte

und die Kompetenz?

Wer formuliert  
die Aufgabe?

Warum ändern wir die  
Gesetze nicht?

Die Landesausstellung  
war eine Manifestation  
unserer Väter

Im Gegensatz von Ost  
und West

geht es um die  
Lebensform

Wir leben provisorisch



und resignieren

nicht? Unsere Mittel sind größer denn je, und wir fühlen uns in unseren Städten weniger wohl als je. Man sieht mit den Augen die Gefahr, die das Flächenwachstum unserer Städte mit sich bringt, man weiß um die jämmerliche Zersetzung aller umliegenden Dörfer — und man resigniert. Wir arbeiten und arbeiten, aber wir arbeiten im Zeichen der Resignation. Siedlung um Siedlung entsteht, Serie um Serie, als hätten wir Land ins Unendliche. Es ist nicht Stadt und auch nicht Dorf, sondern ein Jammer, dabei aber das Werk unserer Generation, die vom Städtebau redet wie noch keine zuvor. Schlimmer als unseren Großvätern ist uns die industrielle Entwicklung über den Kopf gewachsen. Zwar haben wir heute eine Landesplanung, aber keine entsprechenden gesetzlichen Grundlagen. Also überzieht sich unser Land weiterhin mit einem Pelz von Kleinhäusern. Wir leben provisorisch, das heißt: ohne Plan in die Zukunft.

Der Städtebau bleibt Theorie

Groteskerweise wohnen wir trotz allem gar nicht, wie wir wohnen möchten, sondern wie die veralteten Baugesetze es wollen. Auch reißen wir unsere Altstädte nicht ab, um Platz zu haben für unsere eigene Stadt, wir tun etwas viel Verrückteres: wir sanieren und zerstören die Stadt unserer Vorfahren, ohne dafür unsere eigene zu bauen. Wir erweitern unsere Städte im dörflichen Maßstab, bis das Dorf eben doch Stadt ist, ohne uns zu fragen, wie denn eigentlich unser Stadt aussehen könnte, wenn wir sie einmal als wirkliche Stadt bauen würden. Der Städtebau bleibt Theorie.

Eine Stadt von 15 000 Einwohnern als Laboratorium

Nehmen wir an, unsere Landsleute lassen sich durch die Kritik, die wir vorausschicken, aufreizen zur widerlegenden Tat: wie sieht unser Vorschlag im einzelnen aus?

Die Stadt, die es zu gründen gilt, muß mindestens 15 000 Einwohner haben, sonst kommen wir nicht zu den Anlagen, die zu einer Stadt gehören. Hierfür genügt es, wenn die Industrie sich verpflichtet, 3000 Arbeitsplätze zu belegen. Das bedeutet dann etwa 9000 Einwohner, die unmittelbar von der Industrie leben. Um diese gruppieren sich natürlicherweise weitere 5000 aus anderen Berufen, so daß die erste Etappe von 15 000 schon nahezu erreicht ist. 3000 Arbeitsplätze sind aber für die heutige Schweiz nicht bloß eine Bagatelle, sondern ein akutes Bedürfnis.

Dispens von den Baugesetzen

Die Stadt, die wir gründen möchten, kann die ihr zugedachte Aufgabe nur erfüllen, wenn sie, wie die Unité d'Habitation in Marseille, von bestehenden Baugesetzen dispensiert ist, wenn sie einmal ausschließlich nach den heutigen Erfordernissen und den technischen Möglichkeiten gebaut werden kann.

Wir brauchen das Leitbild

Unser Vorschlag unterscheidet sich von der Manifestation unserer Väter nicht bloß dem Inhalt, sondern auch der Methode nach. Wir zeigen nicht, was unsere Vorfahren geleistet haben, sondern was wir — hervorgegangen aus den Leistungen unserer Vorfahren — zu leisten willens und imstande sind. Die überwiegende Mehrzahl aller Menschen ist nicht so angelegt, daß sie sich ihre Lebensart selbst gestalten kann, sie übernehmen sie. Sie brauchen das Vorbild, das Leitbild. Wer gibt es ihnen heute?

Die Stadt, die es zu gründen gilt, ist eine geplante Stadt, aber nicht eine diktierte. Geplant wird der Rahmen, die Möglichkeiten. Kein Schweizer wird mit Marschbefehl dorthin geschickt. Wir locken ihn nur durch Aussichten, die er anderswo kaum hat. Nicht wir bauen sein Haus oder seine Fabrik, sondern er baut sie selbst, doch innerhalb eines Plans, den er kennt und anerkennt.

Die Finanzierung

Diese Stadt kostet in ihrer ersten Etappe zwischen 300 und 400 Millionen Schweizerfranken. Das ist eine schlichte Summe, wenn wir bedenken, daß etwa die Alters- und Hinterbliebenenversicherung, die ihr Kapital nur in der Schweiz anlegen kann, zur Zeit 140 Millionen in den Schrank legen muß, weil sie sie eben nicht anlegen kann. Die Finanzierung ist möglich, die Stadt kann gebaut werden, es fragt sich nur, ob unsere Landsleute sie bauen wollen.

Kann man eine neue Stadt gründen?

Die Problematik des Vorschlages lautet: ob denn eine solche neue Stadt, eine gegründete Stadt, je zu einem echten Leben kommt oder von vornherein eine Totgeburt sein wird.



Besteht eine hinreichende Notwendigkeit für eine Gründung, daß wir uns damit gegen eine chaotische Verstädterung verteidigen wollen? Die Frage ist mit dem Schlagwort vom organischen Wachstum, womit man so gern jede städtebauliche Misere sanktioniert, noch nicht beantwortet. Ebenso simpel ließe sich darauf sagen: Der Mensch unterscheidet sich vom Tier eben dadurch, daß er plant, daß er auf einen selbstgewählten Entwurf hin lebt. Wieso sollen sich die Menschen, nur weil wir ihren natürlichen Bedürfnissen durch bewußten Entwurf dienen, in einer geplanten Stadt nicht verwurzeln? Bedingung ist allerdings, daß wir ihre Bedürfnisse erkennen.

Einmal gesetzt den Fall, unsere Landsleute werfen den Vorschlag nicht in den Eimer, und angenommen, man steht vor diesen paar Quadratkilometern ohne jede Möglichkeit der Ausrede, unbehelligt von historischen Denkmälern, die den Maßstab diktieren, und unbehelligt von Baugesetzen und Tücken der Spekulation, was würde das erste sein? Es ist leicht zu erraten: eine Verlegenheit. Aber eine große Verlegenheit, eine produktive. Man ginge heim, um sich zu besinnen, um zu entdecken, daß wir uns der wesentlichen Fragestellungen entwöhnt haben. Was würden wir — jeder in seinem Beruf — unternehmen, wenn wir einmal verwirklichen könnten, was wir wollen? Nicht wenige würden entdecken: wir wissen gar nicht, was wir eigentlich wollen, wir haben es vergessen. Unsere Hoffnung, wie Sie es deutlich genug aus den Darlegungen meiner Freunde entnommen haben, ist im weitesten eine politische. Die Gründung einer Stadt zwänge unsere Parteien, wieder einmal zu überlegen und zu formulieren, wie sie sich die eidgenössische Gesellschaft denken. Denn eine Stadt kann man nur planen, wenn man entschieden hat, welche Art von Gesellschaft darin leben soll.

1848 wurde die Schweiz als Bundesstaat von den Parteien geschaffen. Verfassung und Gesetze wurden nicht nach den bloßen Bedürfnissen einer augenblicklichen Situation geschaffen, sondern nach Zielen ideologischer Art. Das eben nennen wir Entwurf. Es wurde eine Schweiz geschaffen, die es so nicht gab, und die Verfassung umschrieb eine Zukunft. Sie ist das Werk von Männern, die, was sie nach ihrer Ideologie für wertvoll erachteten, in Wirklichkeit zu bauen wagten. Die Schweiz als Staat ist der Triumph einer Utopie über zeitliche Gegebenheiten. Das eben nennen wir Plan.

Kein Städtebau ohne Politik! Und es sei nochmals betont, daß wir auch das demokratische Spiel der Parteien bejahen. Betont sei auch, daß wir unter Politik etwas anderes verstehen als den geistlosen Hader feindlicher Bürokratien, die um ihren Anteil am Vorhandenen feilschen. Politik ist die Kunst des Möglichen, in dem Sinn, daß sie nicht nur das Allernotwendigste tut, welches die Gegebenheiten aufzwingen, sondern daß sie die Möglichkeiten erkennt und unter ihnen durch ideologische Entscheidung wählt und so die Gegebenheiten von morgen plant. Wer diese Kunst des Möglichen beherrscht, hat den Schlüssel zur Freiheit, soweit sie auf dieser Erde überhaupt zu haben ist.

Wissen wir, was wir wollen?

Welche Art von Gesellschaft soll in der Stadt leben?

Kein Städtebau ohne Politik

## AUS DER DISKUSSION

### Sowohl Wissenschaft wie Politik

Städtebau ist nicht allein Politik, sondern auch Kunst und Wissenschaft. Die Stadtplanung stützt sich auf vielseitige wissenschaftliche Untersuchungen, unter denen gerade auch die Soziologie eine bedeutende Rolle spielt. Die Objektivität

der Wissenschaft ist also eine wesentliche und wohl unbestrittene Grundlage für die Arbeit der Fachleute. Polizeiliche Forderungen der Sicherheit, Hygiene, Gesundheit usw. müssen selbstverständlich berücksichtigt werden. Der wichtigste Auftraggeber aber ist die Verantwor-



tung vor der Zukunft, aus der heraus die Fachleute ihr Bestes zu geben versuchen. Zu diesem Auftrag sollte der politische Auftrag treten. Diese politischen Kräfte möchte ja eben diese Veranstaltung mehr als bisher zur Mitarbeit aufrufen. Möge die Veranstaltung auch dazu beitragen, daß der Damm zwischen Fachwelt und Öffentlichkeit eingerissen wird.

Heinz Langer, Düsseldorf

### **Wer formuliert die Aufgabe?**

Am wichtigsten erschien mir in dem Vortrag von Herrn Frisch die Frage: Wer formuliert die Aufgabe für den planenden Fachmann? Als ich vor viereinhalb Jahren in das Amt des Wiederaufbau-ministers in Nordrhein-Westfalen berufen wurde, stand ich vor eben jener Fragestellung nach der Legitimität dessen, was die Exekutive in bau- und wohnungspolitischer Hinsicht tut. Ich befragte meine damaligen Mitarbeiter, woher sie sich das Recht eigentlich nähmen, scheinbar rein technische Probleme, die aber in Wahrheit sich als zum Beispiel vermögensrechtliche erwiesen, selbst zu entscheiden. Wir kommen dabei schnell zur Erörterung tiefliegender Zusammenhänge. Aufgegeben ist uns, den Weg echter Zusammenarbeit zwischen dem Politiker und dem Techniker zu finden, derzeitig lösen wir zuviel Dinge noch rein polizeistaatlich. Städteplanung darf man nicht perfektionistisch sehen, sondern sie wächst konkret aus der Enge und der Not der Zeit wie etwa die Flüchtlingsstadt Espelkamp. Diese Stadt hat ihr lebendiges Gesicht mit Falten und Runzeln.

Otto Schmidt, Wuppertal

### **Vom sozialen Wohnungsbau zum sozialen Städtebau**

Unsere großstädtische Bevölkerung hat im allgemeinen verlernt, darüber nachzudenken, worin eigentlich die wesentlichen Grundlagen ihres Lebensraumes bestehen, es fehlt uns ein städtebaulicher Instinkt.

Als höchste Pflicht des Fachmannes erscheint uns in Wien, daß er sich als Bürger verantwortlich weiß und daß er genau so fühlt wie der einfache Mann der Straße. Die großstädtische Entwicklung hat bei uns besonders verheerende Wirkungen hinterlassen, die noch nicht behoben werden konnten. 83 Prozent aller Wohnungen in Wien bestehen aus Zimmer und Küche, ohne Korridor, ohne Wasser und WC innerhalb der Wohnung. Mehr als 60 Prozent aller Familien in Wien sind kinderlos, und die Überalterung ist bereits so weit fortgeschritten, daß jetzt zweimal soviel Fünfzig- wie Zwanzigjährige in der Wirtschaft tätig sind. Es geht bei uns in erster Linie darum, daß wir die Bevölkerung aufrufen zu echter Anteilnahme an den Fragen unserer städtebaulichen Zukunft. Ein Schlagwort, mit dem wir die Situation erleuchten, heißt: Vom sozialen Wohnungsbau zum sozialen Städtebau. Um unsere Absichten klarzulegen, haben wir ein Acht-Punkte-Programm entworfen, denn unsere gezeichneten Pläne kann die Masse doch nicht verstehen.

Zuerst muß der Wohnungsstandard grundlegend geändert werden, und als nächstes sollen systematisch die Produktionsstätten in bessere Lagen gebracht werden. Als weiterer Punkt ist an eine Auflockerung bestimmter Viertel gedacht, wo die Dichte jetzt zum Teil 2000 Einwohner je Hektar überschreitet, und hierzu gehört als Vorbedingung eine bewußte städtische Bodenpolitik. Es folgen dann der Gedanke, Tochterstädte um Wien zu gründen, und Vorschläge zur Sanierung wilder Siedlungen. Wir haben festgestellt, daß wir etwa siebenmal soviel Geld dafür aufwenden müssen, wie der Bauwert dieser ungeplanten Anlagen überhaupt beträgt. Planlosigkeit ist also ein sehr schlechtes Geschäft. Als weiteren Programmpunkt haben wir uns den Schutz des Grüngürtels zur Aufgabe gemacht, und schließlich als letztes hat sich Wien der Landesplanung verschrieben, denn die Stadt ist gleichzeitig Bundesland.

Die Erkenntnisse des Städtebaues betrachten wir als den wichtigsten Faktor unserer Volksbildung, besonders tut es



not, junge Menschen daraufhin anzusprechen. Nur wenn wir den Lebensraum und seine Gestaltung uns zur Aufgabe machen, werden wir die Parteimüdigkeit und politische Uninteressiertheit der jungen Generation überwinden. In diesem Zusammenhang setzen wir gern den Film zur Aufklärung an. Auf die Moral hat der Gangsterfilm heute den größten Einfluß. Zehn Minuten vorher zeigen wir der Bevölkerung im offiziellen Kino-programm einen kurzen Kulturfilm über den Städtebau. Das ist der Moment, wo niemand darauf gefaßt ist, etwas zu lernen, und uns keiner fortlaufen kann. Diese Filme, die sich übrigens glänzend bezahlt gemacht haben, laufen unter dem Motto: Mitdenken — mitsprechen — mitarbeiten.

Rudolf J. Boeck, Wien

#### **Ein Auftrag durch die Industrie**

Zum Thema „Ortsplanung und Öffentlichkeit“ darf ich hier aus Erfahrungen beim Aufbau der erst 1949/50 auf dem Gelände einer ehemaligen Heeresmunitionsanstalt gegründeten Gemeinde Traunreuth berichten. Hier entstand durch die Initiative eines einzigen Mannes eine Kleinstadt von 4000 Einwohnern, welche zukünftig auf 10 000 bis 12 000 Menschen anwachsen soll. Hätte man die öffentliche Meinung zum Auftraggeber gemacht, so gäbe es heute noch kein Traunreuth; die Zeitnot, die in der Aufgabe lag, war nur durch Einzelinitiative zu überbrücken.

Josef Rackl, München

#### **Kontakt mit der Arbeiterschaft**

Wir brauchen in unserem Volk zukünftig ein besseres Verhältnis zwischen Akademikertum und Arbeiterschaft, ganz besonders dann, wenn wir eine neue soziale Ordnung herstellen wollen.

Es geht darum, daß man auf die hier besprochenen Fragen sowohl die politischen Funktionäre der Arbeiterschaft als auch direkt die Leute in den Betrieben anspricht. In Bremerhaven haben wir über die Gewerkschaften die breiteste

Bevölkerung mit Erfolg für den Wohnungsbau interessiert, und wenn man in den Schulen für den Städtebau wirbt, so hat das noch Folgen, die hier nicht erwähnt sind. Wenn so ein Arbeitsmann abends müde heimkommt, dann langt es nicht mehr zu viel, aber wenn sein Sohn oder die Tochter dem Vater berichten, dann kommt er so allmählich zu der Überzeugung, dieses Wurm hier weiß davon, und er beginnt sich auch zu interessieren.

Ich würde es begrüßen, wenn beim nächsten öffentlichen Gespräch neben Bau-räten und Akademikern ebensoviel Betriebsräte und Funktionäre zugegen wären.

Karl Emmert, Bremerhaven

#### **Atelierarbeit oder mit der Öffentlichkeit?**

In Hannover haben wir über eine Frage nie gestritten, ob Atelierarbeit oder ob Planung vor breiter Öffentlichkeit. In vierfacher Hinsicht haben wir versucht, die Enge des Planungsamtes zu überwinden, zuerst schonungslose Selbstkritik im Kreis der besten Sachverständigen, dann Wettbewerbe und Gutachten über Einzelfragen, schließlich zahlreiche Druckschriften, zum Beispiel in diesem Jahr 105 Veröffentlichungen zur Stadtplanung, und nicht zuletzt durch die Gründung von Aufbaugemeinschaften. In 411 Anlieger-versammlungen wurden Fragen der Stadtplanung im einzelnen und für das Gesamtgebiet behandelt. Diese Aufbaugemeinschaften haben fünf Töchter zur Welt gebracht, darunter mehrere Genossenschaften für die Durchführung des Aufbaus in Einzelgebieten, schließlich die sogenannte Laves-Gesellschaft zur Auszeichnung hervorragender architektonischer Leistungen.

Hans Stosberg, Hannover

#### **Der Einwand der Praxis**

Wenn aber nun die Fachleute und die Bürger in heftigstem Streit um die Grundgedanken der Planung stehen,



wenn der eine „hü“ sagt und der andere „hot“ und wenn alle Mittel der Aufklärung erschöpft sind und der Bürger zwar zustimmt, aber sagt: „I will net“ — was dann? Dann gibt es nichts anderes als kraftvolle Haltung gegenüber diesen Leuten, sie können nur überfahren werden. Ich glaube, daß die Demokratie so zu verstehen ist: da wir ja vom Gemeinderat, welcher wieder von den Bürgern gewählt ist, eine Aufgabe zur Lösung erhalten haben, so kommt es letzten Endes auf den Erfolg an. Die Übernachtungsziffern im neu aufgebauten Freudenstadt übertreffen jetzt schon die von Baden-Baden, das redet eine deutliche Sprache. Dieser Wiederaufbau ist eine Tat, die in diesem Fall der Bürgermeister, der Gemeinderat und die Regierung mit dem Planer zusammen vollbracht haben.

Ludwig Schweizer, Freudenstadt

#### **Es fehlt der Bauherr**

Aus der Stadtgeschichte von Augsburg kennen wir einzelne Fürsten und Patri-  
zier, die als Gründer und Bauherr zugleich auftraten. Heute ist es anders, es

geht darum, die Öffentlichkeit als Bauherrn anzusprechen. Schon beim einzelnen Bauwerk muß der Architekt das Programm erst selbst mit seinem Auftraggeber erarbeiten. Uns, den Fachleuten, fällt an Aufgaben mehr zu als früher, und wir stehen in einer stärkeren Verpflichtung. Die Bevölkerung braucht aber nur zu merken, wie ernsthaft wir arbeiten, dann ist sie gleich bei der Sache.

Walther Schmidt, Augsburg

#### **Mit den Leuten reden**

Das, was meine drei Schweizer Landsleute vorgetragen haben, ist unsere Not. Wir sehen, daß wir nicht weiterkommen ohne ein wirkliches Gespräch mit dem Volk. Daß Wasser abwärts fließt, weiß jeder, der mit Planungen zu tun hat, besonders dann, wenn er einmal mit Kanalisationsplanung Kontakt gehabt hat. Wenn es bei uns einmal nicht weitergeht — es kommen dann alte bäuerliche Elemente zum Vorschein —, dann ruft man sich zu: „Mit de Lüüt mueß me rede, mit em Veeh redt me ja aa.“

Hans Marti, Zürich



## 2. gesprächsrahmen : raumordnung und öffentlichkeit

*Planung auf lange Sicht hat zur Voraussetzung, daß dem Träger des politischen Willens der Entschluß zur Raumordnung als politisches Anliegen sichtbar gemacht wird.*

ERICH DITTRICH, BAD GODESBERG

### Raumordnung und Öffentlichkeit

Je mehr sich die Planung auf regional höherer Stufe vollzieht, verwandelt sich der Charakter der Öffentlichkeit. Die unmittelbare Berührung mit dem Objekt tritt im Verhältnis Raumordnung—Öffentlichkeit zugunsten einer Diskussion um allgemeine und prinzipielle Momente zurück. Auch in der Raumordnung geht es um die Frage: Was heißt richtig planen? Jede Einzelentscheidung muß vor einem ganz bestimmten ökonomischen und politischen Hintergrund getroffen werden. In diesem Zusammenhang ist das Problem „Raumordnung und Öffentlichkeit“ zu sehen. So ist es auch verständlich, daß die Raumordnung kein bevorzugtes Thema der Öffentlichkeit ist.

Der Wiederaufbau der Landesplanung in den einzelnen Ländern der Bundesrepublik nach 1945 hat erstaunlicherweise nicht an jene mannigfaltigen Bezüge der Planung zum öffentlichen Dasein angeknüpft, die in den zwanziger Jahren von Anfang an mitgegeben waren. Damals entstanden überall Planungsgemeinschaften im Zusammenwirken staatlicher Behörden, Stellen der Selbstverwaltung und Vertretungen der Wirtschaft. Diese Entwicklung war undenkbar ohne öffentliches Interesse und ohne bewußtes Eingreifen sowie Mitwirken interessierter Kreise. Wiedererrichtet wurden seit 1945 in erster Linie Landesplanungsbehörden, aber nur in Nordrhein-Westfalen Planungsgemeinschaften.

Es geht weniger  
um das Objekt als  
um das Grundsätzliche

Der demokratische  
Ursprung der  
Landesplanung



Gefahren  
der Bürokratisierung

darum:  
Auseinandersetzung  
mit der Öffentlichkeit

Es müssen  
klare Leitbilder  
gegeben sein!

In modernen verfassungsrechtlichen Untersuchungen wird als bezeichnend hervorgehoben, daß viele Aufgaben, die grundsätzlich der Legislative zustünden — das heißt nach der Art der Verfassung ihr zustehen sollten —, von der Exekutive wahrgenommen werden. Mit dieser Entwicklung hat sich das Gewicht der Bürokratie erhöht, zumal auf Grund unserer geschichtlichen Vergangenheit unser Beamtentum nicht auf einen besonders engen Kontakt mit der Öffentlichkeit hin erzogen worden ist. Man sieht deshalb oft nicht so klar, daß das öffentliche Gespräch kein Hineinreden in eigene Pläne bedeutet, sondern daß man sich von einer öffentlichen Diskussion tragen lassen kann. Auch in der Landesplanung besteht aus verschiedenen Gründen vielfach eine Scheu, an die Öffentlichkeit zu treten. Besser wäre es, das Risiko zu frühzeitigen Zerredens eines Projektes in Kauf zu nehmen, als grundsätzlich auf das Interesse der Öffentlichkeit zu verzichten. Nicht ohne Einfluß auf die Verhältnisse in der Bundesrepublik mag sein, daß nach der Überforderung „öffentlicher Interessen“ in der Zeit vor dem Zusammenbruch sich seither bei der Bevölkerung eine Müdigkeit und sogar Ablehnung gegenüber öffentlichen Aufgaben zeigt. Auch jetzt noch denkt man bei uns gern nur im engen Interessenskreis und vergißt das Allgemeine.

Um so dringlicher erscheint es, diesen Zustand zu beseitigen, wenn die Aufgaben der Raumordnung dauerhaft gelöst werden sollen. Landesplanung beruht auf einem Ausgleich der Einzelinteressen im Sinne eines Übergeordneten; sie kann sich aber nur auf der Basis von Einsicht und Freiwilligkeit vollziehen. Wenn gestern von der Stadtplanung unter anderem gesagt wurde, sie benötige das sachlich geklärte Zusammenspiel der Einzelwissenschaften als Grundlage, so erscheint mir das als eine zu vordergründige Antwort auf die Frage nach dem Auftrag. Auch die objektivste Arbeit wird von Leitbildern getragen, die der Wissenschaft vorausliegen und zu denen wir bewußt oder unbewußt Stellung nehmen. Diese Frage meint uns selbst und unsere Haltung zu den Dingen, zum Privaten wie zum Öffentlichen.

H. A. MITTELBACH, ESSEN

### Der Anteil der Öffentlichkeit an der Landesplanung

Mangelndes öffentliches  
Interesse an der  
Landesplanung

Bisher ist der direkte Anteil der Öffentlichkeit an der Landesplanung so gering, daß man ihn kaum feststellen kann. Sie erregt kein öffentliches Interesse, nicht einmal öffentliches Ärgernis. Die Landesplanung spielt keine Rolle bei der Bildung oder bei der Beeinflussung der öffentlichen Meinung. In keinem Programm der in Bonn vertretenen Parteien finden sich Erklärungen oder Forderungen zur Raumordnung, wohl Einzelfragen, wie etwa jene nach dem Wohnungsbau, nach der Flurbereinigung, nach der Bodenbewertung und anderes.

Überall Behörden

In den einzelnen Ländern der Bundesrepublik wird mit der Landesplanung sehr verschieden verfahren, entsprechend unterschiedlich sind heute die indirekten Möglichkeiten öffentlicher Anteilnahme an diesen Aufgaben. Es gibt Landesplanungsbehörden, Landesplanungsämter und Landesplanungsstellen, zum Teil ist hierfür der Ministerpräsident — so in Hessen, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen — zuständig. In Niedersachsen und Baden-Württemberg gehört die Landesplanung zum Ministerium des Innern, in Bayern befindet sie sich beim Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, in Hamburg und Bremen beim Senat. An verschiedenen Orten bestehen interministerielle Ausschüsse und wissenschaftliche Beiräte.



Die Landesplanungsgemeinschaften als echte Selbstverwaltungskörperschaften bestehen bisher nur in Nordrhein-Westfalen, und zwar für das Rheinland in Düsseldorf, für Westfalen in Münster und für den Ruhrsiedlungsverband in Essen. Die beiden erstgenannten Gemeinschaften werden in Form der Mitgliederversammlung — obligatorische und freiwillige Mitglieder — tätig. Erstere sind die zuständigen Behörden, zu freiwilliger Mitgliedschaft werden die Landwirtschafts-, die Handwerks-, die Industrie- und Handelskammern sowie die Arbeitgeberverbände, die Gewerkschaften, die gemeinnützigen Siedlungsgesellschaften und andere Institutionen und Verbände aufgefordert. Versammlungen finden etwa jährlich einmal statt. Allerdings hat die Landesplanungsgemeinschaft gemäß § 2 des Landesplanungsgesetzes für Nordrhein-Westfalen vom 11. März 1950 nur beratende Funktion gegenüber den Planungsbehörden.

wenig  
Planungsgemeinschaften

Eine Sonderstellung als Landesplanungsgemeinschaft nimmt der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ein, weil er zugleich Bezirksstelle und kommunaler Zweckverband ist. Es besteht hier ein beratender Landesplanungsausschuß, der auf Grund einer Berufung durch den Verbandsdirektor mit Vertretern der Behördenstellen, des Bergbaus, der sonstigen Industrie, der Arbeitgeberverbände, der Energiewirtschaft, der Wasserwirtschaft, der Landwirtschaft, der Gewerkschaften und anderen besetzt ist. Daneben gibt es den Verbandsausschuß als gewählte Vertretungskörperschaft, durch den Beschlüsse gefaßt werden. Schließlich gibt es noch einen Technischen Beirat der leitenden Baubeamten in den Stadt- und Landkreisen.

Überprüft man insgesamt die bestehenden Ansätze, so kommt man zu der Feststellung, daß auch der indirekte Anteil der Öffentlichkeit an der Landesplanung gering ist. Fragen wir nun aber nach Ursachen und Folgen dieses Zustandes.

darum nur geringe  
Berührung mit der  
Öffentlichkeit

Wir sind uns darüber im klaren, daß die Landesplanung als Aufgabengebiet für die Allgemeinheit noch weniger verständlich ist als etwa der Städtebau. Auch sehen wir, daß die Teilnahme des Staatsbürgers am öffentlichen Geschehen zur Zeit noch nicht so ausgeprägt ist, wie wir es wünschen würden. Insbesondere sind die Formen bürgerlicher Initiative bei uns unzureichend entwickelt. Erschwerend wirkt sich aus, daß weite Kreise unseres Volkes — und darunter führende Köpfe — bewußt Distanz halten zu allen Fragen, die eine politische Entscheidung bedingen.

Unzureichende  
bürgerliche Initiative

Furcht vor politischer  
Entscheidung

Vielleicht ist aber die verhältnismäßige Jugendlichkeit der Landesplanung mit ein Hauptgrund. Nach meiner Überzeugung befindet sie sich erst im zweiten Stadium ihrer Entwicklung, in dem der Duldung und erster Anerkennung. Sie ist auch noch zu sehr mit eigenen Problemen beschäftigt.

Die Folgen davon, daß bisher die Landesplanung die ihr gebührenden Kompetenzen noch nicht erreicht hat, zeichnen sich augenfällig ab in der Diskrepanz zwischen planerischer Zielsetzung und wirklichen Erfolgen dieser Arbeit. So wurde zum Beispiel die Umsiedlung von Hunderttausenden von Heimatvertriebenen ohne eine zugrunde gelegte regionale Wirtschaftskonzeption ausgeführt. Im ganzen gesehen, fehlte auch der Wohnungsbaupolitik des Bundes ein ähnliches Konzept. Neben fortbestehenden Ungelöstheiten, zum Beispiel was die Ballungsräume und die Verkehrsentwicklung anbetrifft, zeichnen sich schon neue Gefahren ab, so unter anderem die Schwierigkeiten künftiger Wasserwirtschaft und die zu erwartende Stagnation der Bevölkerungsentwicklung, Aufgaben, die ganz sicher nur im Zusammenspiel mit der öffentlichen Meinung gelöst werden können. Um die Öffentlichkeit wirksam anzusprechen und interessieren zu können, bedarf es in erster Linie neuer Leitbilder; auch das ist Aufgabe der Raumordner und Stadtplaner, solche Leitbilder ihrer Arbeit voranzustellen.

Es fehlt  
die raumpolitische  
Konzeption

Um die Anerkennung der Notwendigkeit und Wichtigkeit landesplanerischer Zielsetzung kann in der Öffentlichkeit am wirksamsten durch einen eigenen Pressedienst geworben werden, wie wir ihn hier im „Informationsdienst Ruhr“ besitzen. Aufgabe solcher Werbung ist, den indirekten Anteil der Öffentlichkeit an der Landesplanung zu stärken,

Mehr Publizistik



indem Erfolge und auch Mißerfolge verständlich dargestellt werden. Im eigenen Interesse sollten wir die Auseinandersetzung in der Presse und in anderen Veröffentlichungen suchen. Mir erscheint es aber für die Landesplanung selbst wichtiger, auf mögliche Gefahren hinzuweisen, als schon zuviel vom Erreichten zu sprechen.

## AUS DER DISKUSSION

### **Synthese Landesplanung—Städtebau**

Städtebau ist heute gar nicht mehr vorzustellen und zu betreiben, ohne gleichzeitig die Gedanken der Landesplanung und damit die Gesichtspunkte einer großräumigen Ordnungspolitik zu berücksichtigen. Für Fachkreise dürfte dies eine Selbstverständlichkeit sein, aber noch nicht für die Öffentlichkeit, obwohl sich die Tätigkeit der Landesplanung bis in die regional unterste Planungsstufe auswirkt.

Die spezifische Tätigkeit der Landesplanungsbehörde liegt in der Koordinierung, im Zusammenspiel der Fachplanungen, mit dem Ziel, eine optimale Entwicklung in allen Teilräumen des Landes herbeizuführen und gesunde Lebensverhältnisse der Menschen, also auch in den Siedlungen, zu erwirken. Darum sollte die Erörterung über den Städtebau schon immer von dem Gedanken der Landesplanung durchtränkt sein.

Norbert Ley, Düsseldorf

### **Warnung vor zuviel Öffentlichkeit**

Bei der Nationalplanung in den Niederlanden und insbesondere beim Studium der Probleme im Westen des Landes wird ein Appell an die Öffentlichkeit von vielen Sachverständigen als gefährlich beurteilt. Insbesondere haben wir schlechte Erfahrungen mit der Presse. Wir stoßen sowohl auf Mangel an Verständnis wie auf die Absicht zu bewußt gefärbter Darstellung. Auch darf man den Appell an die Öffentlichkeit nicht so weit treiben, daß eigentlich nicht mehr geplant werden kann, ohne daß jeder Bürger

den Vorschlag gutheißt. Ich darf auf ein sehr weises Wort von Lafontaine hinweisen, das er in der Einleitung zu den Ursprüngen des heutigen Frankreich versteckt hat. Dieser Ausspruch lautet: Zehn Millionen an Unwissenheit bilden zusammen noch keine Einsicht.

Das gestern gebrauchte Bild vom Staudamm zwischen Fachwelt und Öffentlichkeit hat mir einen Schrecken eingejagt. Wir haben in den Niederlanden einige Erfahrungen mit Überschwemmungen, und wenn ich mir vorstelle, daß sich eine aufgestaute Flut von Öffentlichkeit über unsere Arbeit ergießen sollte, so wird mir kalt ums Herz. Es ist schon schlimm genug, daß sich die Behörden mit langwierigen Studien beschäftigen, um Gotteswillen sollte man daran nicht das gesamte Volk beteiligen.

H. J. H. van Oyen, den Haag

### **Falsch verstandene Selbstverwaltung**

Ich möchte davor warnen, das Land Nordrhein-Westfalen zum Vorbild zu nehmen. Die Landesplanungsgemeinschaften sind öffentlich-rechtliche, nicht aber Gebietskörperschaften. Uns ist im Lande die Problematik des Landesplanungsgesetzes mehr als deutlich geworden. Diese juristische Person wird gebildet zur Hälfte aus Behördenvertretern und zur anderen aus freiwilligen Mitgliedern, alles Beauftragte, hat aber mit Selbstverwaltung nichts zu tun, auch wenn man diese Landesplanungsgemeinschaften zum Anhängsel eines Landschaftsverbandes macht, um damit für die Arbeit einen Kostenträger zu finden.



Unser eigentliches Anliegen muß sein, daß ein technischer Apparat — so leistungsfähig er auch sein mag — in sich nicht autonom und politisch austauschbar funktioniert. Es geht darum, alle Kräfte des öffentlichen Lebens als Gewicht gegen irgendwelche Interessenkämpfe aufzurufen.

Otto Schmidt, Wuppertal

### **Der Beamte als Sündenbock**

Unser Neuaufbau in den zerstörten Städten steht unter der Devise einer Beseitigung früherer Fehlentwicklungen. Wenn sich Mißstände entwickeln, dann ruft man nach einem Gesetz. Werden diese Gesetze nun auftragsgemäß von Fachleuten befolgt, dann spricht man sogleich von bürokratischen Hemmnissen, da dies im einzelnen nicht in den Kram paßt. Treten dann wieder Mißstände auf, dann verlangt die Öffentlichkeit, daß die nachlässigen Beamten zur Rechenschaft gezogen werden, und so stehen diese immer in Verteidigungsstellung. Heute wird man leicht den Beifall der großen Masse erringen, wenn man gegen die Bürokratie auftritt.

Die Öffentlichkeit hat noch sehr viel zu lernen. Zwischen Zwang und Freiheit muß der rechte Weg gesucht werden, je mehr der einzelne sich selbst freiwillig einfügt, desto weniger Zwang ist erforderlich. Je mehr anständige Baugesinnung besteht, desto mehr Freiheit. Im übrigen ist gerade bei der Landesplanung die Raumbeobachtung das beste Mittel, um lebensnah zu bleiben.

Johannes Göderitz, Braunschweig

### **Produzent und Mittler**

Wir sind als Fachleute sozusagen Produzenten, und nun wird von uns gefordert, daß wir unsere Ware auch noch an den Mann bringen. Der Fabrikant macht das im allgemeinen nicht, sondern er bedient sich dazu zum Beispiel der Reklame. Mittler brauchen wir immer, da sind etwa die gewählten Vertreter der Bürgerschaft in Stadt, Land und Bund. Mittler zwischen

Fachwelt und Öffentlichkeit kann auch die Presse sein. Aber man soll Dinge, die fachlich noch nicht ausgereift sind, nicht dem Zugwind aussetzen. Dagegen haben wir aber genügend spruchreife Ergebnisse, die geeignet wären, jede Woche die Beilage einer großen Zeitung zu füllen.

Sturm Kegel, Essen

### **Grenzen unmittelbarer Mitwirkung**

Das Landesplanungsgesetz in Nordrhein-Westfalen definiert genau die Aufgaben und beantwortet die Frage nach der Legitimation. Dieses und auch die vorausgehenden Gesetze sind Ausdruck des Willens der Volksvertretungen und ihrer Regierungen. Die planenden Stellen betrachten sich als Diener des Menschen.

Einer unmittelbaren Beteiligung der Bevölkerung an diesen Arbeiten sind in der Praxis Grenzen gesetzt. In einem Massenstaat kann der einzelne nicht alle ihn berührenden Probleme selbst aufgreifen, hierfür stehen bestimmte Organisationen zur Verfügung. Der Bürger kann aber vor jeder Feststellung eines Planes, wenn er offengelegt wird, Bedenken sowie Anregungen vorbringen, und über diese muß verhandelt und beschlossen werden. Zuweilen fordert die Dringlichkeit einer Aufgabe aber ein schnelles und verantwortliches Handeln, was ohne Einschränkung der Rechte einzelner nicht möglich ist.

Otto von Kries, Köln

### **Das landesplanerische Verfahren**

In Niedersachsen ist eine besondere Arbeitsform zur Beteiligung verschiedener Fachbehörden und auch nichtbehördlicher Stellen entwickelt worden, das sogenannte landesplanerische Verfahren. Vor der Abstimmung über einen Flächennutzungsplan wird eine Abzeichnung des Planes an einen Kreis der Beteiligten übersandt und zu einem Gespräch gleichzeitig eingeladen. Das Verfahren will allen Beteiligten auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme bieten.



Neben Berichten in der Presse ergeben sich im sogenannten Planungsseminar der Technischen Hochschule sowie durch Vorträge und Kurse der Niedersächsischen Erziehungsstätte wie auch bei der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie verschiedenste Gelegenheiten, um Gedankengut der Raumordnung erläuternd darzustellen.

Rudolf Hoffmann, Braunschweig

#### **Nicht an Organisationen wenden**

Demokratie besagt nicht Volksregierung. Würde das Volk regieren, so würde der Städtebauer wie der Landesplaner bald zum Giftbecher verurteilt wie weiland Sokrates.

Will man das Interesse der Bevölkerung an Fragen der Planung wecken, so soll man zur Werbung wie zur Unterrichtung übergehen. Wenn Sie die Anteilnahme der Bevölkerung gewinnen wollen, erscheint es mir nicht zweckmäßig, daß Sie sich an Organisationen wenden. Letztere sind häufig zu erstarrt und haben zum Teil berufsmäßige Konferenzbesucher. Sie schaffen es manchmal nicht, den Kontakt mit der lebendigen Wirklichkeit aufrechtzuerhalten. Ich mache eine Ausnahme bei den Frauenvereinen. Den Schwerpunkt lege man auf die Werbung mittels Aufklärung, Film, Unterricht, Ausstellungen, Pressekonferenzen usw.

Dies als kleinen Hinweis, den ich als ehemaliger Journalist und auch als Soziologe beitragen möchte.

Sjoerd Groenman, Utrecht

#### **Objekt der Planung oder Bürger**

Bisher ist allzu einseitig in der Diskussion der Standpunkt des Planers hervorgekehrt worden. Seine Frage lautet: Wie kriege ich die Leute dazu, daß sie zu dem von mir als gut befundenen Plan ihr Ja geben? Sagen sie dazu ja, so ist

alles wunderschön, und die Leute mögen sich ruhig einbilden, demokratisch regiert zu werden, sagen sie aber nein, dann ist es ihr eigenes Pech, und sie können nur überfahren werden. Dazu habe ich als Laie herzlich wenig Lust.

In der Industrie denken wir im Augenblick sehr gründlich darüber nach, wie wir diesen Zustand ändern können. Wir versuchen künftig, den Mann im Betrieb von Anfang an der Entwicklung der Maschine zu beteiligen, daß heißt nicht, daß er die Konstruktion mitentwirft, aber er muß wissen, es wird geplant. Es geht darum, daß seine Objektsituation aufgehoben wird, daß man überhaupt mal mit ihm redet und ihn anhört. Wenn der Arbeiter nur an irgendeinem Punkt das Gefühl hat, mitgewirkt zu haben, dann wird er die Maschine begeistert übernehmen. Es besteht keine Gefahr, daß die Öffentlichkeit jemals ein Planungsbüro überschwemmt. Genau wie der Arbeiter die Maschine als sein Eigentum betrachtet, sobald er bei der Planung gehört wurde, ebenso wird die Bevölkerung den Stadtplan gutheißen, wenn sie dabei den Willen erkennt, die Bürgerschaft nicht nur aufzuklären, sondern sie als mündig und urteilsfähig anzuerkennen.

Heinrich Fromm, Mülheim-Ruhr

#### **Um die künftige Form der Gesellschaft**

Längere Zeit arbeitete ich als Sozialwissenschaftlerin in der Raumplanung, aber als Frau und Mutter haben diese Zusammenhänge für mich noch größeren Reiz gehabt. Die Städte und Viertel, die man jetzt baut, bestimmen unsere heutige und künftige Gesellschaftsform. Es ist wichtig, daß hierbei die Frau gehört wird, sie hat im einzelnen viel dazu zu sagen. In Rotterdam gibt es jetzt eine Frauenkommission, die mitberät. Damit werden die Beziehungen zwischen Planung und Öffentlichkeit ebenso gefördert wie durch verbesserte Schulbildung.

Suzanne Steigenga-Kouwe, Rotterdam



### 3. gesprächsrahmen: form und öffentlichkeit

*Auch der künstlerisch Arbeitende ist in der Öffentlichkeit isoliert. Inwieweit handelt es sich hierbei um eine vorübergehende Kluft auf Grund politischer Verzögerungen und inwieweit um eine dauernde und notwendige Spannung?*

WILL SCHWARZ, DORTMUND

#### Form und Öffentlichkeit

Noch immer geht der Streit darum, ob die Bauformen unserer Zeit echte, bleibende Form sind. Spielt sich dabei aber heute noch ein echter Kampf der Überzeugung ab? Wenn das, was heute wieder als „Neues Bauen“ bezeichnet wird, wirklich ursprünglich im wahren Wortsinne wäre, ihm also noch die Dramatik des ersten Frühlings anhaftete, dann wäre unser Thema unkomplizierter. Man brauchte ja nur besorgt sein, es verständlich zu machen. So aber, da es zwar längst bekannt, aber trotzdem nicht selbstverständlich ist, weil es lange Zeit verfemt wurde, ist dieses Thema in unserer Gegenwart in die Rolle einer etwas makabren Aktualität geraten.

Stets geschieht das Wirken des Architekten im Sichtbaren und vor der Öffentlichkeit. Sein Tun benötigt Auftrag und Anerkennung, es ist greifbar und zugleich angreifbar. Gedanken der Raumordnung und des Städtebaues gewinnen im Bauwerk erst künstlerische Gestalt. Der Architekt kann nicht losgelöst und frei in dauerndem Gegensatz zur öffentlichen Meinung arbeiten und warten, bis man sein Wollen versteht. Er ist in größere Zusammenhänge verantwortlich eingebunden, er gestaltet am fremden Eigentum und trägt so keineswegs allein künstlerische Verantwortung.

Sind unsere heutigen Bauformen überzeugend?

Freiheit und Bindung des Architekten



Verantwortung vor der  
Öffentlichkeit

In der modernen Welt technischer Ordnung muß anders gefügt werden als in den vergangenen Jahrhunderten, insbesondere, da auch Material und Technik erweiterte Möglichkeiten bieten. Können und dürfen wir da mit dem Maßstab der Kunstgeschichte Gegenwärtiges beurteilen? Wir sind in der schwierigen Lage, daß unsere Formenwelt nur begrenzt Vorbilder im Schaffen früherer Jahrhunderte findet. Will man ein den Aufgaben nicht gemäßes Epigontum vermeiden, so bleibt die echte formale Auseinandersetzung mit unserer Gegenwart in Verantwortung allerdings vor der Öffentlichkeit.

ERICH KUHN, AACHEN

### Neue Form — für wen?

Form nicht um ihrer  
selbst willen

Die häufige Verwendung des Wortes „neu“ in der Presse, im persönlichen und fachlichen Gespräch zeigt an, daß wohl ein wesentliches Anliegen vorliegt. Nicht selten denkt man hierbei an die ausgeprägte Zeitwende, an einen Übergang zu völlig neuen Inhalten. Bei dem hier angeschnittenen Thema soll es im besonderen um die Beziehung des Menschen zur neuen Form gehen. Diese neue Form darf sich nicht in eigener Perfektion erschöpfen, wir müssen stets in ihr das Leben meinen.

Formerziehung  
schon in der Volksschule

Die neue Form braucht aber den geistig tragenden Kreis der Mitdenkenden, gerade in einer Zeit, wo es so viele und verschieden geartete Bauherren gibt. Mit diesen und gerade auch mit den Vertretern der Öffentlichkeit in den Parlamenten muß Verbindung gehalten werden. Sie alle sollten auf neue Wege der formalen Auseinandersetzung ständig angesprochen werden. Es wirkt sich hemmend auf das Wollen des Architekten aus, wenn die neue Form erst eine Generation nachher begriffen wird. Deshalb ist es äußerst wichtig, daß schon in der Volksschule die Sinne für den Bereich des Musischen erschlossen werden, aber auch unsere Museen könnten sich mehr noch aus ihrer Einsamkeit befreien und der Gegenwart dienen.

Alle Schichten  
nehmen teil

Die Gruppe der Verstehenden ist ziemlich dünn und setzt sich noch dazu ungleich zusammen. Wissen und Bildung an sich sind kein Privileg mehr, insbesondere können Spezialisten in dieser Richtung versagen. Der Kreis des Verstehens geht heute durch alle Schichten. Da die Wirtschaft in bisher nicht gekanntem Maß unsere Welt gestaltet, ist es entscheidend, die Männer der Wirtschaft für alle Formprobleme zu gewinnen. Bei der Reklame zum Beispiel können Gesetze nur gröbste Auswüchse verhindern. Wirkliche Besserung kann nur aus dem Bewußtsein der Verantwortung erwachsen. Welche Möglichkeiten da vorhanden sind, zeigt unter anderem die Tatsache, daß die moderne Architektur durch den Industriebau wesentlich geformt wurde. Auch spielt das Vorbild heute eine gewichtige Rolle. Der Arbeiter sucht in Kleidung und Wohnstil das Vorbild des Werkmeisters und der Direktion nachzuahmen. Man wird hier also nur von oben nach unten neue Vorstellungen einführen können.

Die Macht  
des Vorbildes wirkt  
von oben nach unten

Möge diese Tagung mit dazu dienen, daß wir die Probleme der Formgebung in ihrer tiefen Bedeutung für unser Leben erkennen lernen.



### Form und Offenheit

Als Fabrikant und nebenher Bauherr kann ich aus meinen Erfahrungen versichern, daß ich mit der neuen Form außerordentlich zufrieden bin.

Wenn man die Entwicklung unseres ästhetischen Empfindens über die letzten fünfundzwanzig Jahre rückverfolgt, so entdeckt man gewichtige Dinge. Wir sind inzwischen viel anspruchsvoller in bezug auf Licht und Beleuchtung geworden. Ich kann mich erinnern, daß man in meiner Jugend nur verschwommene Farben — braun, grau, grün, so wie jetzt unsere alten Bahnhöfe noch immer aussehen — verwendete, und seither kommen wir zu immer größerer Helle. Psychologisch ist damit eine weit offenere Haltung gegeben. Viele Probleme rücken uns derzeit offener zu Leibe, und vielleicht sollte man unser Gesprächsthema genauer als „Form und Offenheit“ ausweisen.

Die modern gestaltete Umgebung vermittelt eine merkwürdige Bereicherung des Lebens, aber um andere Menschen davon zu überzeugen, bedarf es eines Abstandes zum Gewesenen. Man muß unbefangen und nicht mit einem übernommenen Schönheitsbegriff an das Neue herangehen.

Zum Thema Öffentlichkeit darf ich Ihnen noch einiges sagen aus eigenen Erfahrungen als Delegierter des Ministers, der während des Krieges für den Aufbau von Rotterdam zuständig war. Solange wir infolge der politischen Umstände geheim arbeiten mußten, war die Bevölkerung mißtrauisch, sobald wir vor die Öffentlichkeit treten konnten, entstand ein gewisses Vertrauen und schließlich sogar Begeisterung. Man muß die Leute in die Überlegungen einbeziehen, ohne daß sie aber bestimmend hineinreden können. Deshalb entschied unser damaliger holländischer Minister, als er noch frei war, für die Enteignung allen Privatbesitzes im zerstörten Gebiet von Rotterdam, um eine brauchbare Grundlage für den Neubau legen zu können.

Allerdings taucht da bei der Stadtplanung für das Bauen eine besondere und schwerwiegende Gefahr auf, nämlich, daß die amtliche Planung so weit vorgreift, daß keine Möglichkeit für den Privatarchitekten zu einer wirklich selbständigen formalen Lösung mehr bleibt.

C. H. van der Leeuw, Rotterdam

### Form und Ideologie

Es wurde hier eben über die nahezu makabre Aktualität des sogenannten neuen Bauens gesprochen. Ich erlaube mir, diesen Tatbestand viel brüsker auszudrücken. Was das neue Bauen anbelangt, so müssen wir da als Nation — wie mir scheint — doch einfach nachsitzen. Eben wie ein unartiges Kind, das zwölf Jahre seine Lektionen nicht gelernt hat. Und da sich der Lehrplan, wo wir noch beim Nachbüffeln sind, inzwischen etwas geändert hat, erklärt sich auch psychologisch die Unlust, von der hierzulande beim Suchen nach neuen Bauformen viele und nicht einmal die schlechtesten Gemüter befallen werden.

Neben manchen Beispielen moderner Bauweise finden sich bei uns aus der Zeit des Wiederaufbaus nach diesem Kriege gelegentlich groteske Spätlinge einer Ideologie, die um jeden Preis auch heute noch mit Stahl und Beton den holden Schein organischen Wachstums, zumindest als Kulisse der Fremdenwerbung, wahren möchte. Ich meine damit nicht die solide Restauration auf Grund vorhandener Baureste, sondern das freie Phantasieren etwa in einem gefälligen barocken Heimatschema oder die illusionäre Altertümelei, für die es als historische Vorbilder höchstens die Kurortarchitektur süddeutscher Heilbäder aus dem Beginn dieses Jahrhunderts gibt.

Man sollte das überanstrengte Beispiel der Stalinallee nicht zu einseitig unseren bisherigen Versuchen diesseits des Eisernen Vorhanges gegenüberstellen. Ob unsere zukünftige Koblenzer Straße



mit den so mammuthaften wie phantasie-losen Haferkisten der neuen Ministerien so viel besser wird, mit dem Postministerium, das sich noch in letzter Minute einen Ehrenbalkon vor den Bauch geklebt hat, und der Diplomatengroßscheune des Auswärtigen Amtes?

Wollte man allerdings von dem rein formalen Aussehen unserer westdeutschen Architektur her zu einem Rückschluß auf unsere existentielle Situation ausholen, so könnte man — fürchte ich — vorerst zu trüben Ergebnissen kommen; nicht, was das soziale Programm betrifft, wohl aber, was das Antlitz der Formen angeht. Unsere Kinder werden eines Tages solche Rückschlüsse anstellen, mit Ärger oder zumindest mit Stauen. Dann wird es vielleicht später über uns heißen: Nun ja, sie waren erst ein bißchen verwirrt, aber nachher haben sie sich doch noch gefangen.

Albert Schulze Vellinghausen, Dorsten

#### **Auf dem Lande leben auch Architekten**

Am Rande des Reviers nehme ich als Landesbaupfleger einen Beruf wahr, dessen Legitimität umstritten ist, und ich betrachte die hier vorgetragenen Probleme aus dieser Sicht. Es wird auf dem Lande mindestens fünfzig Jahre dauern, bis die Bauern das begreifen, was wir heute über Fragen der Form zusammen gesprochen haben. Aber auf dem Lande leben auch Architekten, die bauen müssen, und das ist dort meist nicht im Sinne der letzten Ausgabe einer Kunstzeitschrift möglich. Setzen wir doch nicht Großstadt und Volk einfach gleich, sondern denken wir bei aller Umwälzung daran, daß es daneben überdauernde Zusammenhänge gibt.

Karl Brunne, Münster

#### **Form ein öffentlicher Begriff**

Mir scheint, es kommt auf zwei Dinge hauptsächlich an, zuerst, daß die Entschlossenheit zur neuen Form zu wecken ist, sodann, daß wir die veränderten Ver-

hältnisse als Anspruch auf neue Formgebung empfinden und kein bequemes Ausweichen ins Ungeformte oder Verlogene anerkennen wollen. Daneben bleibt in Erinnerung zu bringen, daß Form selbst ein öffentlicher Begriff, welcher selbst Form, nämlich die Art der Übereinstimmung in Lebensführung und Lebensformung ist, die eine bestimmte Gesellschaft als Zuchtform — also als ordnende und als haltende Kraft — für das Leben in seiner Mannigfaltigkeit sich selbst auferlegt und findet.

Gunther Ipsen, Dortmund

#### **Lebensordnung und Städtebau**

Städtebau fängt nicht mit statistischen Zahlen an und nicht mit dem Verkehrsproblem. Vielmehr fängt der Städtebau eigentlich dort an, wo zwei Häuser sich zu einem Ganzen fügen sollen, dort, wo die Beziehung zum Nachbarn gestaltet sein will. In der gegebenen Situation muß der Architekt den Versuch wagen, einer von ihm vorgestellten und gewünschten Lebensgemeinschaft den beziehungsvollen Rahmen zu schaffen. Durch einen solchen Versuch setzt der Planer sein Denken stellvertretend ein für mögliche Vorschläge noch anonymen Bewohner. Da, wo alles gleich ist, bildet sich keine Beziehung zu einem Gegenüber, nicht zum Nachbarn, auch nicht zur Landschaft, und darum bleibt alles langweilig.

Das Schema, das im Wohnungsbau heute bevorzugt wird, ist der Zeilenbau. Vor rund dreißig Jahren galt dies als die entscheidende Verbesserung gegenüber der bis dahin üblichen Randbebauung. Was damals revolutionär war, ist heute ebenso zur Norm geworden.

Es ist auf eine Reihe von neueren Versuchen zu verweisen, die für weiter vorgehende Ideen eine gemäße Form zu finden trachten. In der Unité d'Habitation in Marseille konzentriert Le Corbusier die erforderliche Zahl der Wohnungen so, daß trotz hoher Wohndichte doch reichlich Freiraum und Ausblick in die Landschaft erhalten bleibt. Er gestaltet



die Einzelwohnung so, daß vielfältige Möglichkeiten zur Begegnung und zu gemeinsamem Tun für die Familie gegeben sind. Auch mischt er in einen mächtigen Hausblock Wohnungen verschiedenster Größe und Art.

Bei einem Entwurf von Architekt O. H. Senn, Basel, sammeln sich kompakte Wohngruppen um einen zentralen Freiraum. Das wäre der Ort, der beim Erwachen einer Gemeinschaft zum Festplatz werden könnte. Daneben will auch die Besonderheit des Einzelmenschen formal bewältigt sein, und dafür ist wichtig, daß man trotz enger Bauweise doch den Ausblick von zu nahen Hauswänden freihält.

Vergleicht man einige Studien für den CIAM-Kongreß in den Jahren 1949 bis 1952 miteinander, so wird der Wille zu einer nicht nur gedachten, sondern auch geformten Lebensordnung erkennbar.

Das bedeutendste Projekt aus den letzten Jahren ist wohl The New Boston Center, bei dem neben anderen Walter Gropius mitwirkte. Die Bildung solch neuer Zentren erscheint mir für die Regeneration unserer Städte unerläßlich. Auch wenn wir in Europa kaum Gelegenheit finden, in unberührter Landschaft eine neue Stadt erstehen zu lassen, so bleibt uns doch die Aufgabe, das leitende Formbild für die künftige Stadt zu erarbeiten.

Rolf Gutmann, Basel

### **Ästhetische Autonomie ist abzulehnen**

Es gibt keinen Kulturbereich, wo die im voraus festgelegte und vorher schon festgesetzte Form so viel Schaden anzurichten vermag wie gerade beim Städtebau und in der Landesplanung. Wirkliche Form ist hier nicht anders möglich denn als räumlich funktionelle Kristallisation gut gerichteten menschlichen Gruppenlebens. Die essentiellen Bedürfnisse dieses Gruppenlebens im gegenwärtigen Zeitalter und in Hinsicht auf unsere Zukunft bestimmen eigentlich die Form.

Jeder Plan, welcher heute nicht von solchem zielgerichteten Studium an der derzeitigen Gesellschaft ausgeht und darin, wie auch in Erwägungen über mögliche und erwünschte Abwandlungen des Gruppenlebens, sein eigentliches Fundament hat, ist sozial nicht mehr zu verantworten. Jede Form, welche sich nicht an Einsichten über die beste Entfaltung der Gesellschaft bildet, kann sich nur als falsch und gefährbringend erweisen. Ästhetische Autonomie ist abzulehnen.

Aber die Planer dürfen nun ihrerseits auch nicht einfach zurücktreten und die Wertung gesellschaftlicher Bedürfnisse oder sogar ihre Anregungen für die Formgebung vom Soziographen erwarten. Städtebau wie Landesplanung können nur noch in Zusammenarbeit befriedigend bewältigt werden. Hierzu bedarf es der Pflege des Teamgeistes. Bauplaner wie Soziographen verfallen bei isoliertem Tun leicht der Neigung zu autonomem, beruflich einseitigem Denken. So entsteht unmotivierte Form einerseits, und andererseits kommt es leicht zu rein theoretischer Betrachtung ohne Erkenntnis von Zusammenhang und Hintergrund. Die ständig gemeinsame Arbeit im Teamgeist allein vermag stimulierend zu wirken.

Landesplanung und Städtebau ist ohne Koordination nicht denkbar. Dazu bedarf es auch des Abwägens entgegengesetzter Interessen, des Eingehens auf den Gesprächspartner und der Distanzierung vom eigenen Vorhaben. Solche Koordination kommt innerhalb autonomer Sphären nur schwer zustande; erfahrungsgemäß gelingt sie stets dort am ehesten, wo keine direkte Bindung an Organisationen vorliegt. Soziographen wie Bauplaner bedürfen hierzu persönlicher Freiheit und institutioneller Ungebundenheit; förderlich ist allerdings ein guter Kontakt zur Bevölkerung, für die die Arbeit erfolgt. Der Bevölkerung muß Gelegenheit gegeben sein, im Wissen um die Arbeit der Planer selbst heranzureifen. Nur so wird sie das Resultat als Eigenes in Besitz nehmen können und seine Verwirklichung selbst bestimmen.

Adriaan Kraayenhagen, Zwolle



## Schlußwort

Wenn wir uns über Öffentlichkeit unterhalten, so heißt das, daß wir Menschen als Mitglieder eines Gemeinwesens ansprechen. Jeder weiß zwar, daß der Mensch nicht darin aufgeht, Bürger zu sein, entscheidend und unentrinnbar besteht aber die Zugehörigkeit.

In dem Augenblick, wo ich Menschen als Bürger anspreche, sind Staat, Regime und Behörde, ohne die kein Gemeinwesen denkbar wäre, mit im Spiel. Insofern ist im Thema „Öffentlichkeit“ das Verhältnis zur Behörde und zu den Ämtern schon mit enthalten.

Zur Öffentlichkeit zählt am Ende jeder einzelne, jedermann, bis zum letzten und namenlosen Mann. Es ist ebenso eindeutig, daß es aber Öffentlichkeit in einem engeren Sinn gibt, daß man damit diejenigen meint, die berechtigterweise das Wort führen, eben die, welche Urteile und Meinungen auszusprechen in der Lage sind. In diesem Sinn gibt es öffentliche Berufe und Menschen, welche im gesellschaftlichen Leben das Wort zu führen haben. Das sind, wenn Sie wollen, die Vermögenden, die Mächtigen, die Einflußreichen.

All das, was von behördlichen Gewalten durchgeführt wird und wozu die Planer Grundlagen liefern, soll zuletzt von jemandem gelebt werden. Es ist keineswegs selbstverständlich, daß alles, was angeordnet wird, auch zum Leben kommt. Das Tun der Behörde und auch das des Planers ist überhaupt nicht existenzfähig, wenn es nicht Menschen findet, die bereit sind, dieses so gewollte und geordnete Gemeinwesen zu wirklichem Leben zu machen. Daher bedarf dieses Tun der steten Ausrichtung auf die Öffentlichkeit. Keine Gewalt ist auf die Dauer so mächtig, daß sie in der Lage wäre, ihre Anordnungen durchzusetzen, wenn das Leben sich ihr versagt.

Daher geht es bei dem Thema „Planung und Öffentlichkeit“ viel weniger um Aufklärung, um Überzeugen und Erziehen — all das ist wichtig und notwendig, aber doch nicht das Wichtigste hierbei. Es geht da eigentlich um die Frage: Wie bekomme ich schon vom Anfang meines Tuns das gemeinsame Leben einer Bürgerschaft in meine Arbeit hinein?

Weiter bedarf es beim Thema „Planung und Öffentlichkeit“ einer Klärung der Stufenfolge des Tuns. Die erste Stufe ist die richtig gestellte Frage, die zweite der Auftrag, die dritte der Plan selbst, und schließlich folgt die Ausführung. Schon bei der Fragestellung wie auch beim Auftrag muß die Öffentlichkeit beteiligt sein.

Es ist wohl auch hinreichend deutlich geworden, daß es weniger darum geht, die Öffentlichkeit in ihrer Stellungnahme zum technisch durchdachten Plan zur Geltung zu bringen. Zum Lesen eines solchen Planes gehört schon Sachverstand, und die Phantasie des Mannes von der Straße reicht dazu nicht aus. Insbesondere wird er die Konsequenzen einer bestimmten Einzellösung am Plan nicht erkennen.

Was ihm vielmehr vor Augen geführt werden sollte, sind die Grundgedanken der künftigen Gestaltung eines Gemeinwesens, die auch noch vor dem Leitplan liegen. Dort, wo es bei der Planung um Fragen der Lebensordnung geht, gibt es letzten Endes den Laien nicht.

Das Leben wird von jedem gemeistert, was heißt da überhaupt Laie? In bezug auf das wirkliche Leben ist niemand Laie. Es gibt Unerfahrene, Toren wie Verbrecher, aber zunächst gibt es die Menge der Menschen, die das Leben als Aufgabe vor sich haben, die es führen und wirklich meistern. So kommt es entscheidend darauf an, daß sich die Öffentlichkeit in dem, was geplant wird, wiederfindet.

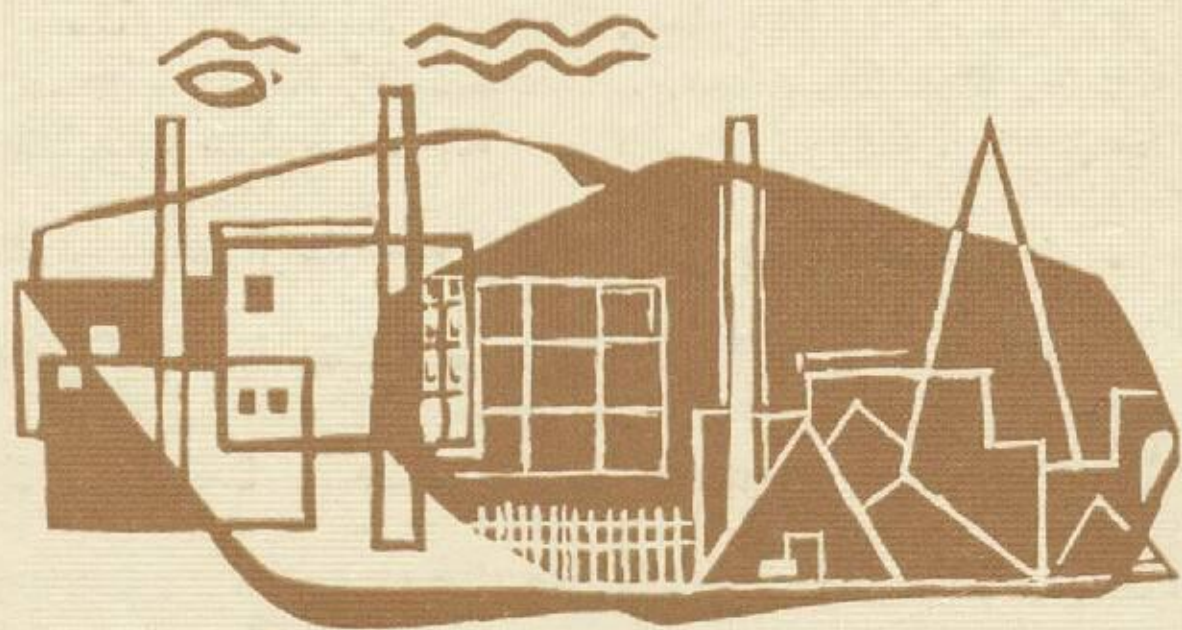
Gunther Ipsen



*Es kamen zu Wort:*

- Oberstadtbaurat Dipl. Arch. Ing. Rudolf J. Boeck, Wien I, Stadtbauamtsdirektion, Neues Rathaus
- Baurat a. D. Karl Brunne, Landesbaupfleger in Westfalen, Münster i. W., Dechanei-  
straße 30
- Dr. Lucius Burckhardt, Davos-Platz, Graubünden, Schweiz, Villa Burckhardt
- Dr. habil. Erich Dittrich, Direktor des Instituts für Raumforschung Bonn, Bad Godes-  
berg, Deutschherrenstraße 62
- E. H. Doubleday, President of the Town Planning Institute, County Planning Officer,  
Hertford, London S. W. 1, 18, Ashley Place
- E. G. S. Elliot, Ministry of Housing and Local Government, London, S. W. 1, Whitehall
- Karl Emmert, Bremerhaven, z. Z. Sozialakademie Dortmund
- Dipl.-Arch. Max Frisch, Männedorf b. Zürich, Schweiz, Hasenacker 198
- Dipl.-Ing. Heinrich Fromm, Betriebsberater, Mülheim-Ruhr, Friedhofstraße 190
- Prof. Dr.-Ing. E. h. Johannes Göderitz, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung,  
Braunschweig, Technische Hochschule
- Prof. Dr. Sjoerd Groenman, Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit, Utrecht,  
Niederlande, Trans 14
- Rolf Gutmann, Arch. CIAM, Basel, Schweiz, Mittlere Straße 176
- Stadtrat Dipl.-Ing. Heinisch, Dortmund, Stadthaus
- Reg.-Rat Dr. Rudolf Hoffmann, Bezirksplanungsbehörde, Braunschweig, Wolfen-  
bütteler Straße 57
- Prof. Dr. Gunther Ipsen, Sozialforschungsstelle an der Universität Münster, Dortmund,  
Rheinlanddamm 199
- Stadtbaurat Herbert Jensen, Stadtbauamt, Kiel, Rathaus
- Sturm Kegel, Verbandsdirektor, Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen, Kron-  
prinzenstraße 35
- Oberstadtdirektor Dr. Kliemt, Dortmund, Stadthaus
- Ir. Adriaan Kraayenhagen, Direktor, Provinciale Planologische Dienst van Over-  
ijssel, Zwolle, Niederlande, Stationsweg 5
- Dipl.-Ing. Dr. Otto von Kries, Bezirksplanungsstelle, Düsseldorf, Cecilienallee 2—4
- Prof. Erich Kühn, Technische Hochschule, Institut für Städtebau und Landesplanung,  
Aachen
- Dr. Markus Kutter, Basel, Schweiz, Winkelriedplatz 12
- Reg.-Baudirektor Heinz Langer, Wiederaufbauministerium, Düsseldorf, Karltor 8
- Dr. C. H. van der Leeuw, Wassenaar, Niederlande, Buurtweg 81
- Ministerialdirigent Dr. Norbert Ley, Düsseldorf, Goltsteinstraße 9
- Hans Marti, Dipl.-Arch. ETH SIA, Zürich, Schweiz, Schönbühlstraße 8
- Dr. H. A. Mittelbach, Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen, Kronprinzenstr. 35
- H. J. H. van Oyen, Vicedirektor, Rijksdienst voor het Nationale Plan, 's Gravenhage,  
Niederlande, Lange Voorhout 19
- Arch. Josef Rackl, München 2, Briennerstraße 4
- Dr. Otto Schmidt, Staatsminister a. D., Wuppertal-Elberfeld, Am Walde 26
- Stadtbaurat Walther Schmidt, Augsburg, Stadtbauverwaltung
- Albert Schulze Vellinghausen, Dorsten i. W., Paulinenhof
- Dr. Ing. Wolfgang Schütte, Arch. BDA, Sozialforschungsstelle an der Universität  
Münster, Dortmund, Rheinlanddamm 199
- Will Schwarz, Arch. BDA, Dortmund, Tewaagstraße 1
- Oberbaurat Ludwig Schweizer, Freudenstadt, Schwarzwald, Stadtverwaltung
- Dr. Willem Steigenga, Rotterdam, Niederlande, Avenue Concordia 37 c
- Dr. Suzanne Steigenga-Kouwe, Rotterdam, Niederlande, Avenue Concordia 37 c
- Dr.-Ing. Hans Stosberg, Städt. Baudirektor, Stadtplanungs- und Vermessungsamt,  
Hannover, Wilhelmstraße 8
- Willi Weyer, Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf,  
Karltor 8







# Soziale Welt

Sonderdruck aus Band VII, Heft 1, 1955

*ZEITSCHRIFT FÜR WISSENSCHAFT  
UND PRAXIS DES SOZIALEN LEBENS*

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftlicher Institute



VERLAG OTTO SCHWARTZ & CO., GÖTTINGEN







## Zur Entstehung und Problematik der Großstadt

Von Eduard Willeke

### I. Das Wesen der Stadt als ökonomisch-soziologische Erscheinung

Um den Verstädterungsprozeß unserer abendländischen Gesellschaft begreifen und kritisch beurteilen zu können, erscheint es unumgänglich, sich zunächst ganz allgemein und grundsätzlich auf das Wesen der Stadt als einer besonderen Form der menschlichen Siedlung zu besinnen, wie auch darauf, welche Wandlungen diese Siedlungsform im Laufe der Zeit erfahren hat. Auf der Grundlage dieser Betrachtung wird es dann möglich sein darzulegen, wie es unter der Einwirkung bestimmter geschichtlicher Kräfte zur Entstehung der modernen Großstadt gekommen ist, welche unterschiedlichen Arten sich dabei ergeben haben und wie sie zu werten sind.

Was nun das Wesen einer Stadt angeht, so hängt das, was man als Stadt schlechthin bezeichnet, natürlich davon ab, ob man diese Erscheinung primär unter einem ökonomischen oder einem soziologischen, einem rechtlichen, einem architektonischen oder einem sonstigen Gesichtspunkt betrachtet.

Sombart hat wohl als erster in systematischer Betrachtung die Stadt unter ökonomischem Aspekt gesehen. Nach ihm ist die Stadt „eine größere Ansiedlung von Menschen, die für ihren Unterhalt auf die Erzeugnisse fremder landwirtschaftlicher Arbeit angewiesen ist“<sup>1)</sup>. Diese Definition hat jedoch ein zu sehr passives Vorzeichen, da mit ihr der Leistung der Stadt für das Land wie auch der Austauschleistung der Städte untereinander nicht Rechnung getragen wird. Allerdings wird mit dieser Definition eine sehr wesentliche Eigenschaft der Stadt erfaßt, nämlich ihre Abhängigkeit von der Landwirtschaft — soweit wir die Stadt der abendländischen Kultur im Auge haben, die uns hier aber auch nur interessiert<sup>2)</sup>. Doch ist diese Eigenschaft zur Kennzeichnung der Stadt nicht ausreichend. Wir müssen vielmehr die Stadt aus ihrer gesamten ökonomischen und gesellschaftlichen Funktionsstellung und dabei zugleich im passiven wie im aktiven Sinne zu begreifen suchen, um sie in ihrem Wesen voll erfassen zu können; wir müssen sie also sowohl unter dem ökonomischen wie dem soziologischen Aspekt betrachten, denen gegenüber die anderen Aspekte, insbesondere der rechtliche, in ihrem Erklärungswert zurückstehen. Das wird mit dem modernen funktionalen Stadtbegriff<sup>3)</sup> versucht, zu dem sich der ökonomische Sombarts erweitert hat. Und von diesem erweiterten Begriff gehen wir in unserer Studie aus.

Wollen wir das Wesen der Stadt im Sinne dieses ökonomisch-gesellschaftlichen Funktionalbegriffes erfassen, so müssen wir die Stadt zunächst als räumlichen Ausdruck der Arbeitsteilung nehmen, einer Arbeitsteilung, die — geschichtlich gesehen — über die der relativ geschlossenen Höfewirtschaften hinausgeht, indem nämlich nunmehr in zunehmendem Ausmaße und in gesteigerter Qualität nicht-landwirtschaftliche Güter (Stadt-



güter) gegen landwirtschaftliche ausgetauscht werden. Insbesondere kommen mit der Auflösung des alten Wehrverbandes bzw. der neu aufkommenden kirchlichen und politischen Ordnung die mannigfaltigsten Verwaltungsdienstleistungen kirchlicher und weltlich-politischer, später auch allgemein kulturell-geistiger Art (Schulen u. a.) auf, die in Verbindung mit den handwerklich-händlerischen Gütern die sog. „Stadtgüter“ ausmachen<sup>4)</sup>. Unter diesen Stadtgütern waren speziell die Verwaltungsgüter in der ersten Zeit der Stadtbildung weitgehend mit besonderen Besitztiteln und Machtansprüchen gekoppelt. Hierunter sind im Mittelalter vor allem die „Rechte“ der in der Stadt wohnenden weltlichen und kirchlichen Grundherren zu verstehen, denen zufolge die Bauern Zins zahlten. Von diesem Zinsrecht aus gesehen, sind die Besitztitelträger Konsumenten gewesen. Aber es darf doch nicht übersehen werden, daß sie ja zugleich Träger von Verwaltungsdienstleistungen waren, die weitgehend in den Austausch zwischen Stadt und Land eingingen — wofür, wenigstens bis zu einem gewissen Grade, die Zinseinkünfte das entsprechende Entgelt waren. Natürlich haben diese Einkünfte bei der wirtschaftlichen Machtstellung der Begünstigten auch einen gewissen „Renten“-Charakter. Wir dürfen ihn aber nicht verallgemeinern oder zu hoch veranschlagen. Es wäre daher falsch, die mittelalterliche Stadt in ihrer Entstehung und Existenz von diesen Besitztitelträgern aus vornehmlich als eine Konsumentenstadt bezeichnen zu wollen, wie Sombart das tut, was uns gleich noch näher beschäftigen wird. Darin drückt sich eben ein zu enger, d. h. rein ökonomischer und zudem zu passiv gehaltener Stadtbegriff<sup>5)</sup> aus.

Aus dem in unserem Sinne aufgefaßten ökonomisch-gesellschaftlichen Funktionsbegriff der Stadt würde auch folgen, daß erst dann eine Siedlung zu einer Stadt voll ausgereift ist, wenn in ihr überhaupt keine „Landwirtschaft“ mehr betrieben wird<sup>6)</sup>, weil sich erst dann die Arbeitsteilung Stadt-Land voll entfaltet. Das war im Mittelalter aber noch nicht immer der Fall. So spricht denn auch Sombart mit Recht bei den sog. Ackerstädten von „halbstädtischen Siedlungen“<sup>7)</sup>.

Nehmen wir den Funktionsbegriff der Stadt, namentlich in seinem gesellschaftlichen Charakter, in voller Konsequenz, so gehört zur Wesensbestimmung der Stadt nicht nur die Arbeitsteilung Stadt-Land als solche, sondern auch, daß die von der landwirtschaftlichen Tätigkeit abgesetzte Menschengruppe so groß ist, daß sie einer besonderen politischen Ordnung bedarf, sich also auch hierin von der ländlichen Siedlung abhebt. Man denke nur an die eigene Rechtsordnung in den mittelalterlichen Städten in bezug auf den Grundstücksverkehr, Sicherheitsschutz u. ä.<sup>8)</sup>. Damit wäre auch die unscharfe Formulierung in der Definition Sombarts, daß eine Stadt eine „größere“ Ansiedlung von Menschen ist (s. o.), überwunden. Erst wenn Größe, Dichte und von der Landwirtschaft abgesetzte wirtschaftlich-gesellschaftliche Betätigung einer Menschengruppe (immer doch etwas Gewagtes!) besondere rechtliche Ordnungsformen zwecks Sicherstellung des gesellschaftlichen Zusammenlebens notwendig machen, entsteht mit einer derartigen Siedlung voll und echt eine Stadt.

Also, eine Stadt ist ihrem Wesen nach eine Ansiedlung von Menschen, die in arbeitsteiliger Absetzung von der landwirtschaftlichen Produktion, zumindest überwie-



gend von dem Austausch selbst erstellter, nicht-landwirtschaftlicher Güter und Dienstleistungen gegen landwirtschaftliche Leben und dabei eine arteigene politisch-rechtliche Organisation ihres Zusammenlebens entwickeln.

Es bleibt nun noch eine andere, bereits kurz angeschnittene Frage voll zu klären, nämlich inwieweit die Städte nicht vorwiegend Konsumentenstädte sind, insbesondere inwieweit sie dies auch im Mittelalter nicht gewesen sind. Sombart ist ja der Ansicht, daß die Städte des Mittelalters „vornehmlich und jedenfalls in den ersten Zeiten ihres Bestehens“ reine „Konsumtionsstädte“ waren, wohingegen die moderne Großstadt schon eher als eine „Produktionsstadt“ anzusprechen wäre. Dies werde offenbar, wenn man bei den Trägern des städtischen Lebens zwischen den „Stadtgründern“ und „Stadtfüllern“ (wohl in geschichtlicher Sicht gemeint) oder zwischen den „eigentlichen“, „originären“ oder „primären“ Städtebildnern und den „abgeleiteten“ oder „sekundären“, „tertiären“ usw. Städtebildnern (in struktureller Sicht) unterscheide<sup>9)</sup>.

Diese Unterscheidung ist insofern recht aufschlußreich, als nämlich Sombart auf den an sich richtigen Tatbestand aufmerksam macht, daß es bei der Beurteilung der Stadt im Hinblick auf ihre Entstehung und Entfaltung an erster Stelle auf die Stadtgründer oder die primären Städtebildner ankommt, also auf diejenigen Bewohner der Stadt, die mit ihrer Tätigkeit die oben in ihrem Wesen näher bestimmte Stadt als eine eigene Siedlung gegenüber dem Land entstehen lassen. Bis zu diesem Punkte müssen wir Sombart zustimmen. Wenn er dann aber weiter meint, daß die eigentlichen Städtebildner im Mittelalter die residierenden Fürsten, Herzöge usw. wie die Bischöfe, die geistlich-kirchlichen Institutionen usw. gewesen seien, einschließlich bzw. z. T. in Überschneidung damit einer großen Zahl von mittleren und kleineren Grundherren, die Renten beziehen und diese in Form von Abgaben, namentlich von seiten der Landbevölkerung, in der Stadt verzehren, so können wir Sombart hierin nicht mehr folgen.

Gewiß ist es richtig, daß die mittelalterlichen Städte in der Regel durch die Niederlassung eines Fürsten oder Grafen bzw. eines Bischofs den ersten Anstoß zu ihrer Entstehung erhielten<sup>10)</sup>. Und es ist sicher auch so, daß diese Handwerker und auch Kaufleute nach sich zogen, die sich als sog. Städtefüller oder abgeleitete Städtebildner in der mehr oder weniger unmittelbaren Nähe der Burg niederließen. Aber zweierlei ist an dieser Art der Darstellung nicht richtig. Einmal, daß Sombart den Fürsten, den Herzog usw. wie auch den Bischof nur als „Konsumenten“ ansieht. Sie waren gewiß nicht Träger der Erstellung von Gütern im engeren wirtschaftlichen Verstande, d. h. im Sinne von materiellen Gütern. Aber sie waren doch einschließlich ihrer „Burgmannen“, wie schon angedeutet, Träger wichtiger Dienstleistungen, Träger der weltlichen und kirchlichen Verwaltung und damit im weiteren Sinne auch Träger der Erstellung wirtschaftlicher Güter. Man kann sie darum wohl schlecht als Nur-Konsumenten ansprechen. Denn dies hätte zur Konsequenz, daß man auch in den modernen Verwaltungsstädten Konsumentenstädte sehen müßte. Dies ist aber nicht möglich. Und noch weniger geht es an, in den nur Renten verzehrenden, in der Stadt wohnenden Grundherren die bestimmenden Träger der mittelalterlichen Stadt zu erblicken.



Zum anderen muß bezweifelt werden, daß dem Handwerk und vor allem dem Handel eine so geringe primäre Stadtbildungskraft zugekommen ist, wie dies Sombart für die mittelalterlichen Städte glaubt annehmen zu sollen. Zwar räumt er ein, daß die Städte auch durch die Ansiedlung von primär städtebildendem Handel und Handwerk in ihrer Entstehung — neben den politischen und kirchlichen Verwaltungsträgern — bestimmt worden sind, doch mißt er ihnen im Vergleich zu den weltlichen und kirchlichen Grundherren nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Ausgesprochen „gewerbliche“ Städte sind nach ihm Ausnahmen. Daß Handwerk und Handel nicht ohne weiteres als städtegründende Kräfte angesprochen werden können, ist einzuräumen, und es ist ein Verdienst Sombarts, dies so instruktiv aufgezeigt zu haben. Aber darin kann ihm nicht zugestimmt werden, daß diesen primären Städtebildnern, auf das Ganze gesehen, eine untergeordnete Rolle zukommen soll, daß es zweifelhaft wird, „ob es überhaupt Städte (im ökonomischen Sinne) während des europäischen Mittelalters gegeben habe“<sup>11) 12)</sup>. Nach Sombart beginnt das Gewerbe erst in der hochkapitalistischen Zeit in der Form der Industrie eigentlich stadt- bzw. großstadtbildend zu wirken, wenn auch dies nach ihm nicht für alle Typen der Großstadt ohne weiteres der Fall ist.

Wahrscheinlich sehen wir die Städtebildung richtiger, wenn wir die Städte der europäischen Kultur in ihrer ersten Entstehung zwar vornehmlich von der politischen und kirchlichen Verwaltung bzw. den Grundherren bestimmt sehen, im hohen Mittelalter dagegen zunehmend von der gewerblichen Wirtschaft, von Handwerk und Handel einschließlich Geldhandel, wie wir wohl annehmen müssen, wenn wir an das Wachstum der Städte bzw. die damit verbundene zunehmende Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land denken, wie sie sich in einer weitgehenden Differenzierung des Handwerks und dem Aufkommen eines echten Fernhandels und damit der Verstärkung der Machtstellung der Zünfte und Gilden ausdrückte. Beide Kräfte waren „primär“ wirksam<sup>13)</sup>, waren es auch später und sind es noch heute, wenn auch mit wechselndem Gewicht. So verlagerte sich zur Zeit der Territorialstaaten das Gewicht, zumindest hinsichtlich der Städteerweiterung, nach der Verwaltung, während sich im 19. Jahrhundert mit dem Industrialismus wieder das Gewerbe als primärer Städtebildner in den Vordergrund schiebt, jetzt allerdings mit einer solchen Kraft, daß mit den Großstädten moderner Prägung das gesamte Siedlungsbild verändert und zugleich der Schatten einer möglichen Krise unserer Kultur mit diesen „neuen“ Städten auf unser Dasein gelegt wird. — Verlagert sich in Zukunft das Schwergewicht wieder nach der Verwaltung als primärem Städtebildner in der weiteren Entwicklung unserer Großstädte, zumindest vieler unter ihnen? Und was wird diese Entwicklung bedeuten?

Diese Frage nach dem unterschiedlichen Bedeutungsgewicht der verschiedenen primären Städtebildner erscheint uns wichtiger als jene, ob wir die Stadt grundsätzlich vornehmlich als Konsumenten- oder als Produzentenstadt anzusprechen haben. Auf jeden Fall ist sie auch eine Produzentenstadt, wenn wir die Verwaltung als produktive Leistung bezeichnen, und darum ist auch insbesondere die moderne Stadt nicht zuletzt von dieser Seite her eine Produzentenstadt — also nicht nur, wie Sombart meint, von der gewerblichen Wirtschaft aus gesehen.



Wenn wir uns gegen die Auffassung Sombarts wenden mußten, daß die mittelalterliche Stadt vornehmlich eine Konsumentenstadt gewesen ist, so müssen wir uns auch gegen ihn wenden, wenn er die moderne Großstadt zwar als eine Produzentenstadt anspricht, ihr aber zugleich auch in beachtlichem Ausmaß „Konsumenten“-Charakter beimißt, insbesondere jedoch sie als nicht vornehmlich durch die Industrie bestimmt sieht. Zwar gibt es nach Sombart auch sogenannte Industriestädte, doch die eigentliche Großstadt, die Haupt- oder Metropolstadt, d. h. die „Kapitale“ großer Landschaften, ist nach ihm zugleich eine „Industrie-, Handels- und Verkehrsstadt, kapitalistisches Dispositionslager, jedoch vor allem auch Konsumtionsstadt“<sup>14)</sup> und als Produzentenstadt „Industriestadt zum geringsten Teil“! Zu der ersten Charakterisierung, daß sie als Produzentenstadt „vor allem auch Konsumentenstadt“ sei, würden wir sagen, vor allem auch Verwaltungs- und Rentnerstadt. Aber in der Verwaltung drückt sich ja auch eine produktive Leistung aus, wie wir sahen, und insofern gehört auch von dieser Seite her die moderne Großstadt zu den Produzentenstädten.

Noch bedenklicher erscheint uns die Bemerkung, daß die Großstadt im eigentlichen Sinne nur „zum geringsten Teil“ Industriestadt sei. Wir sind dagegen der Ansicht — und haben diese an anderer Stelle eingehend zu belegen versucht<sup>15)</sup> —, daß gerade die Industrie als Hauptgestalter auch der eigentlichen Großstadt zwar nicht generell, aber doch in einem sehr beachtlichen Umfang angesehen werden muß, nicht zuletzt auch bei der sog. Metropolstadt. Wir halten also sowohl den Produzenten-Charakter als solchen bei der modernen Großstadt für stärker ausgeprägt, als Sombart es annimmt, als wir ihn auch vor allem entscheidend durch die Industrie bestimmt sehen.

Weiter wäre noch darauf hinzuweisen, daß die moderne Stadt, insbesondere die Großstadt, auch dadurch gekennzeichnet wird, daß sich neben dem Austausch landwirtschaftlicher Güter zunehmend der Austausch städtischer Güter zwischen den Großstädten selbst entwickelt und ihre Existenz mitbegründet hat.

Die Tatsache, daß die moderne Großstadt entscheidend durch die Industrie mitbestimmt ist, ergibt sich aus einer ökonomischen Zwangsläufigkeit, die sich im Sinne einer theoretisch erfaßbaren Gesetzmäßigkeit aufzeigen läßt. Die industrielle Produktion wird nämlich grundsätzlich dadurch gekennzeichnet, daß sie sich als eine Erscheinung der „räumlichen Ballung“ darstellt, und zwar in dem Sinne, daß an dem Ort der Produktion Güter in größerer Menge hergestellt, als dort zum Verbrauch benötigt werden. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß die mit der modernen Produktionstechnik verbundene Massenproduktion besondere Kostenvorteile zeitigt, wodurch die Güter mit höheren Transportkosten belastet, also über einen weiteren Raum hin abgesetzt werden können, als dies früher bei der handwerklichen Produktionsweise rein von der Kosten- und Preisseite her möglich war.

Die Verbilligung der Transportkosten durch die Entwicklung der modernen Verkehrstechnik hat dann die Ausnutzung besonders günstiger lokalgebundener standortlicher Kostenvorteile in einem noch gesteigerten Ausmaße ermöglicht. Hierin haben wir eine Verstärkung des Rationalisierungsprozesses zu erblicken, der neben der Verbesserung der Produktionstechnik



von der räumlichen bzw. standortlichen Orientierung aus den allgemeinen wirtschaftlichen Leistungseffekt sehr gehoben hat. Und soweit sich dieser in den Städten vollzog — und das ist sehr weitgehend der Fall — ist deren Entwicklung, insbesondere ihr zunehmender Größenumfang infolge der mit der weiteren industriellen Entfaltung sich ergebenden wachsenden Bedeutung der Agglomerationsvorteile, der siedlungsmäßige Ausdruck dieses Rationalisierungsprozesses.

So ist denn das massierte Aufkommen der Großstädte in Deutschland nach 1870 entscheidend darauf zurückzuführen, daß die verstärkt einsetzende Industrialisierung nach dem Bau der Eisenbahnen gerade an den zentralen Orten ermöglicht bzw. direkt zu ihnen hingezwungen wurde. Wir wollen damit zum Ausdruck bringen, daß Aufkommen und Erweiterung der modernen Großstädte entscheidend auf die Entwicklung der Industrie zurückgehen — auf jeden Fall ist sie in einem weit größeren Umfang für die Größe der Städte entscheidend gewesen als allgemein angenommen wird. Dies zeigt sich erst, wenn wir nicht allein von der unmittelbar von der Industrie lebenden Bevölkerung ausgehen, sondern zugleich auch die mittelbare Industriebevölkerung mitberücksichtigen, also jene Bevölkerung, die in der betreffenden Stadt von der in der Industrie tätigen „lebt“, was in der Regel nicht hinreichend berücksichtigt wird<sup>16)</sup>.

Neben und zu einem wesentlichen Teil auch in Verbindung mit der Industrie haben natürlich der Handel und die Verwaltung, wie auch die Rentner die großstädtische Ballung der Bevölkerung beeinflußt, aber bei weitem nicht so stark wie die Industrie. Es gibt zwar einige Großstädte, die in ihrem Größenumfang wesentlich von dieser Seite her bestimmt werden, aber sie sind entschieden in der Minderzahl. Ohne die Industrialisierung und ihre überwiegend zentrale Orientierung würden Zahl wie Umfang der großen Städte in Deutschland erheblich geringer sein, als es tatsächlich der Fall ist. Die größten Städte dürften wohl kaum einen Umfang von mehr als etwa 3—400 000 Einwohnern erreicht haben. Mit einer mangelnden Ausnutzung der Rationalisierungsvorteile, die sich mit dem städtischen Standortsplatz verbinden, würde sich dann auch zwangsläufig die Bevölkerungsvermehrung in engeren Grenzen gehalten haben.

## II. Zur Wertproblematik der modernen Großstadt

Die Stadt, insbesondere die moderne Großstadt, ist dem Menschen zu einem Problem geworden, aber nicht nur in dem Sinne, daß sie ihm immer wieder neue Fragen der Ordnung und der Gestaltung stellt, sondern nicht zuletzt auch, weil sie zugleich seine kulturelle und biologische Existenz zu bedrohen scheint. Damit erhebt sich die Frage, ob die Vorteile des modernen raumwirtschaftlichen Rationalisierungsprozesses, der in der Großstadt, wie wir vorstehend sahen, so besonders betont zum Ausdruck kommt, nicht auf weite Sicht zu teuer erkauft sind, ja, ob nicht dadurch die Industrie selbst in ihrer Wertbedeutung grundsätzlich problematisch wird.

Bevor wir uns dieser Frage zuwenden, haben wir vorweg zu einer anderen Stellung zu nehmen, die bislang unbeantwortet blieb, nämlich, was wir unter einer Großstadt, insbesondere einer modernen Großstadt, zu verstehen haben, nachdem wir oben in Auseinandersetzung mit Sombarts Definition geklärt haben, worin das Wesen einer Stadt ganz allgemein besteht.



Mit der Wortbezeichnung Groß-Stadt ist gemeint, daß sich eine Stadt sowohl in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht gegenüber anderen Städten „groß“ absetzt. Die qualitative Merkmalseigenschaft einer derart gesteigerten Daseinsform ergibt sich aus den bereits behandelten Funktionen der Stadt als solcher, nur daß diese bei der Großstadt besonderer Art sind — eben ins Große gesetzt —, und daß die Großstadt dementsprechend besonders weit über den eigentlichen Siedlungsraum hinauswirkt. Gerade dies kommt wohl in der „Wortverdichtung“: „Großstadt“ statt „großer Stadt“ zum Ausdruck. Wortgeschichtlich begegnen wir dieser Bezeichnung erst nach 1870, und das hat seine besondere Bewandnis, wie sich gleich zeigen wird.

Vom quantitativen Gesichtspunkt aus gesehen, verstehen wir unter einer Großstadt eine Stadt, in der die Menschen so stark geballt zusammenwohnen, daß die Lebensvorgänge in dieser Siedlung nicht mehr unmittelbar überschaubar sind, vielmehr eine besondere statistische Erfassung notwendig machen, um den zunehmenden und kompliziert gelagerten „Gemeinbedarf“ an spezifisch städtischen Gütern wie Verkehrsleistungen, Trinkwasser, Erholungsflächen und vielem anderen mehr mit einem Minimum an Störungen befriedigen zu können. Es erscheint daher durchaus sinnvoll, gerade in der Notwendigkeit einer solchen statistischen Erfassung der städtischen Lebensvorgänge das grundlegende Merkmal für die Größenabgrenzung einer Stadt zu erblicken<sup>17)</sup>.

Beide Merkmale, das qualitative wie das quantitative, sind insofern eng miteinander verbunden, als eine städtische Siedlung, in der der Gemeinbedarf die vorstehend umschriebene Bedeutung erhält, zugleich eine so große Zahl von Menschen umfaßt, daß eine verfeinerte Arbeitsteilung Platz greifen kann, die dann wieder die Grundlage für die Ausbildung einer starken wirtschaftlichen Leistung wie einer gehobenen kulturellen Geistigkeit und verfeinerten Lebensführung abgibt — kurzum das bewirkt, was wir als großstädtischen Lebensstil bezeichnen. Erst wenn sich mit einer Ballung in dem angegebenen Ausmaße zugleich eine gesteigerte Wirtschaftskraft und ein gehobener Lebensstil verbinden, pflegen wir eben von einer Großstadt im „eigentlichen“ Sinne zu sprechen. — Aus unseren Überlegungen ergibt sich somit, daß wir die Großstadt nicht einseitig nur vom qualitativen oder vom quantitativen Gesichtspunkt aus betrachten dürfen.

Die amtliche Statistik rechnet bekanntlich Städte mit 100 000 und mehr Einwohnern zu den Großstädten. Diese Abgrenzung ist durchaus berechtigt, da im allgemeinen erst mit dieser Größe jene Ordnungsprobleme auftreten, von denen oben die Rede war. Ob es sich bei diesen Städten aber auch zugleich um Großstädte im qualitativ-funktionalen Sinne handelt, ist damit natürlich noch nicht entschieden.

Geschichtlich gesehen kam es, wie gesagt, in Deutschland zur Entstehung der Großstadt im quantitativ-statistischen Sinne erst um 1870. Die Frage, ob man bei den großen Städten vor dieser Zeit im übertragenen Sinne auch von Großstädten sprechen kann, läßt sich bei den mittelalterlichen großen Städten schon eher bejahen als bei den nachmittelalterlichen, namentlich denen des 17. und 18. Jahrhunderts, weil nämlich die Zusammendrängung der Bevölkerung hinter den Stadtmauern, gemessen an den damaligen Verhältnissen, ähnliche Ordnungsprobleme aufwarf, wie wir ihnen



bei den modernen Großstädten begegnen<sup>18)</sup>. Dagegen hat die über die Stadtmauern hinausgehende aufgelockerte Wohnweise in den großen Städten des 17. und 18. Jahrhunderts bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts gerade jene Probleme weitgehend zurücktreten lassen, die für die moderne Großstadt so bezeichnend sind<sup>19) 20)</sup>.

Eine moderne Großstadt wächst sich, wie gesagt, zu einer echten Großstadt aus, wenn sie über 100 000 Einwohner zählt und sich dabei in ihrer beruflichen Struktur so vielseitig untergliedert, daß sie neben den Industriegütern auch Handels- und Verkehrsgüter in „wohlproportionierter Form“ in den zwischenräumlichen Austausch gibt — außerdem und nicht zuletzt Verwaltungs- und Kulturgüter als Ausdruck der Entfaltung eines besonders intensiven geistig-kulturellen Lebens; die so gekennzeichnete Berufsstruktur wird nicht selten ergänzt und gefördert durch eine starke Schicht vermögender Rentner. — Diese Strukturform kennzeichnet vor allem die sogenannte Metropolstadt.

Neben voll ausgereiften Großstädten haben wir die sogenannten spezialisierten Großstädte, die Handels- und Verwaltungs-Großstädte wie auch vor allem die Industrie-Großstädte. Eine Sonderstellung nimmt dabei die Industrie-Großstadt ein, insofern nämlich, als infolge des hohen Anteils von Handarbeitern bzw. Empfängern von niedrigen Einkommen die geistig-kulturelle Entfaltung und damit die „Produktion“ besonders kultureller und politischer Austauschgüter naturgemäß nicht so ausgeprägt ist. Aus diesem Grunde stellt man auch oft unter den Großstadt-Typen die Industrie-Großstädte den anderen als den eigentlichen Großstädten gegenüber. In dieser Sicht kämen wir dann zu einer Zweiteilung. — Im übrigen ergeben sich natürlich zwischen den verschiedenen Typen vielfache Übergänge. So kann z. B. in einer Industrie-Großstadt, die eine alte Stadttradition hat, gerade aus dieser Tradition heraus das geistig-kulturelle Leben stärker gefördert werden, als das sonst bei diesem Großstadt-Typ zu sein pflegt<sup>21)</sup>.

Neben den Großstadt-Typen (den „Großstadt-Individualitäten“, wie Georg von Mayr sagt), also den verschiedenen Arten der modernen Großstädte im funktionalen Sinne, haben wir bei den Großstädten im statistisch-quantitativen Sinne die Großstädte nach ihrer Größenordnung zu untergliedern. Es erscheint hierbei sinnvoll, zwischen den kleinen (mit 100 bis 200 000 Einwohnern), den mittleren (mit 200 bis 500 000 Einwohnern) und den großen Großstädten (mit über 500 000 Einwohnern) zu unterscheiden. Darüber hinaus gibt es dann noch die Millionen-Städte und die Welt- und Riesenstädte, die mehr als 1 Million Einwohner umfassen.

Die Untergliederung, insbesondere nach mittleren und großen Großstädten, erscheint uns wichtig, weil mit der Überschreitung der 500 000 Einwohner-Grenze im allgemeinen das potenziert an Schwierigkeiten und entsprechenden Ordnungsaufgaben auftritt, was sich in geringerem Ausmaße bei der Überschreitung der 100 000 Einwohner-Grenze im Vergleich zu den kleineren Städten geltend macht.

Wenn wir nun im folgenden zu der Wertproblematik der modernen Großstadt Stellung nehmen, so werden wir diese vornehmlich von dem Aspekt einer vollentwickelten Großstadt aus betrachten, im besonderen einer Großstadt, die sich der kritischen Schwelle von 500 000 Einwohnern nähert, weil sich eben in dieser, wie schon angedeutet, die Wertproblematik



der modernen Großstadt in besonders pointierter Form aufwirft, und zudem sich viele deutsche Großstädte dieser kritischen Schwelle nähern oder sie bereits überschritten haben.

Es ist nun nicht weiter verwunderlich, daß die Menschen der Erscheinung der Großstadt angesichts der hohen Bedeutung, die ihr in der modernen Gesellschaft zukommt, nicht nur erkennend und forschend, sondern auch stark wertbezogen gegenüberstehen, was sich oft zu einem ausgesprochenen Vorurteil über Wert oder Unwert der Großstadt verdichtet.

Ganz allgemein gilt zunächst, daß die Menschen aus ihrer Herkunft, ihrer beruflichen Position und ihrer Lebenseinstellung schon rein gefühlsmäßig der Stadt, insbesondere der Großstadt, unterschiedlich wertend gegenüberstehen, und daraus oft zu recht einseitigen Urteilen negativer oder positiver Art kommen. Riehls bekanntes Wort von den Großstädten als den „Wasserköpfen“ wäre hier für die Gegner und Verneiner der Großstadt zu zitieren<sup>22)</sup>, wie umgekehrt Sombarts Bemerkung, daß die „echten“ Großstädte nicht nur große Städte, sondern zugleich wichtige wirtschaftliche, geistige und kulturelle Mittelpunkte, die „Kapitalien“ der zugehörigen Landschaften sind, für die Freunde und Bejaher der Großstadt angeführt werden könnte<sup>23)</sup>. Im übrigen werden wohl diejenigen, die sich in der Großstadt mit Erfolg zurechtfinden, ja, in ihr die Umwelt finden, die ihrer Eigenart entspricht und auch ihrer Begabung und Neigung das beste Feld zur Entfaltung gibt, sie bejahen. Diejenigen aber, die zu diesem Erfolg nicht kommen, werden geneigt sein, sie zu verneinen oder zu verdammen. Diejenigen, die planend auf die Großstadt einwirken, werden in ihr primär ein Objekt menschlicher Gestaltung sehen, weniger eine Gefahr. Dagegen werden diejenigen, die beruflich mit der Behebung der Großstadt-Schäden zu tun haben, wie z. B. die Kriminalisten, die Armenpfleger, die Jugendrichter, diese Schäden überschätzen und demzufolge die Großstadt als ein „Geschwür am Körper der Gesellschaft“ ablehnen.

Fragen wir nun, wie sich Wert und Unwert der Großstadt in wissenschaftlicher Betrachtung darstellen. In der Großstadt-Forschung war man bislang geneigt, vornehmlich die negative Seite der Großstadt zu sehen und zu analysieren. Eine ausgewogene wissenschaftliche Betrachtung ist aber nur dann möglich, wenn sowohl das Negative wie das Positive berücksichtigt wird. So wollen wir denn zunächst fragen, worin das Negative der Großstadt vornehmlich gesehen wird, um im Anschluß daran die positive Seite zu betrachten. Aus der Gegenüberstellung beider läßt sich dann die Wertsituation der Großstadt bestimmen.

Das Negative wird besonders darin gesehen, daß die Großstadt vor allem aus den Kleinstädten hochwertiges Begabungsgut an sich zieht, dadurch die dortige Begabungssubstanz „auslaugt“ und dieses Begabungsgut im Laufe von 2—3 Generationen „verbrennt“. Wenn dies tatsächlich der Fall wäre, so würde das auf weite Sicht bedeuten, daß durch die Großstadt ein Abbau der Begabungssubstanz erfolgen würde, also ein Abbau jener Kräfte, die das kulturelle Niveau der Zeit überhaupt bestimmen. Auch wird behauptet, daß die Großstädte „vom Zuzug“ leben, d. h. biologisch sich nicht selbst erhalten können. Weiter wird geltend gemacht, daß die Großstadt die Vermassung fördere oder den beziehungslosen,



entwurzelten Allerweltsmenschen ohne Persönlichkeitsprägung. Mit dem politischen Mißbrauch der leicht zu gewinnenden Massen werde dann auch die politische Stabilität des Gemeinwesens bedroht. Dazu kommen noch Schäden auf gesundheitlichem und moralischem Gebiet, auf die immer wieder hingewiesen wird.

Wenn diese Schäden in der aufgezeigten Art auch zu einem erheblichen Teil bestehen, so darf doch auf der anderen Seite nicht übersehen werden, daß sie vielfach nur Auswirkungen eines zu schnellen Wachstums der Großstädte bzw. der Ratlosigkeit dieser Wachstums-Dynamik gegenüber gewesen sind und insofern eigentlich reine Anpassungsschwierigkeiten darstellen, Erscheinungen, die sich mit der zweiten Großstadt-Generation verlieren. Im Zuge dieser Entwicklung wird dann oft aus Wurzellosigkeit echte Seßhaftigkeit, ja, es kann geradezu zu einer Heimatliebe des Großstädtlers im Verhältnis zu seiner Stadt kommen. Im übrigen ist es auch noch nicht ausgemacht, ob tatsächlich hohe Begabungsträger in dem angenommenen Ausmaß in den Großstädten vernichtet werden, ob es nicht auch der Großstadt angepaßte Familien gibt bzw. „großstadtverwitterungsfeste“<sup>24)</sup> Erbträger, mehr vielleicht, als man im allgemeinen annimmt. Um allerdings nach dieser Seite ein endgültiges Urteil fällen zu können, ob es nicht doch auf weite Sicht zu einem Schwund der biologischen, insbesondere der kulturschöpferischen Kraft kommt, bedarf es wohl noch eines längeren Beobachtungszeitraumes, als er bisher gegeben ist. Im übrigen dürften mit dem Erkennen vieler Großstadt-Schäden bereits die Ansatzpunkte für eine Therapie gegeben sein, denn bei aller Zwangsläufigkeit ihrer Bestimmung durch die Industrie ist doch die Anlage der Großstadt auch eine Schöpfung des Menschen, ihre Gestalt und z. T. auch ihre Größe damit bis zu einem gewissen Grade in seiner Hand.

Den Schäden der Großstadt stehen aber ganz beachtliche Vorteile gegenüber. Den Hauptwert der Großstadt-Siedlung haben wir wohl in einer besonders intensiv gestalteten Arbeitsteilung zu sehen, die dem Einzelnen weitgehende Möglichkeiten gibt, seine Begabung und seine Neigungen optimal zur Auswirkung bzw. zur Befriedigung zu bringen, vor allem durch die in der Großstadt gegebenen Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten. In diesem Sinne dient die Großstadt ohne Zweifel der Persönlichkeitsentfaltung. Auch darf nicht übersehen werden, daß die Großstädte eine menschliche Kontaktnahme, eine gesellschaftliche Kommunikation ermöglichen, wie sich dies ebenfalls in dieser Art sonst mit keiner anderen Siedlungsform verbindet. Gerade der leicht zu nehmende Wechsel zwischen Vereinzelung und Vergemeinschaftung bzw. Vergesellung gibt dem Leben in der Großstadt, namentlich was die Eliteschicht angeht, eine eigenartige Spannung, die die kulturschöpferische Kraft der Menschen erheblich steigern kann. Viele Großstädte sind tatsächlich weitgehend die „Köpfe“ der Landschaften, die Kristallisationspunkte des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens. Nehmen wir hierzu noch die Tatsache, daß zunehmend Land in die Stadt „gebracht“ wird, nicht nur durch die Anlage von Parks, sondern auch durch die ländlich gestalteten Vorstadt-Siedlungen, in denen sich über gute Verkehrsverbindungen die Stille mit der Lebhaftigkeit des gesellschaftlichen Lebens in der engeren Stadt verbinden kann, so erscheint die Bezeichnung der Großstadt als



eines „Wasserkopfes“ mit einem „frühreifen und ungesund erregten“ Seelenleben, wie Riehl es formuliert hat, nicht ohne weiteres begründet.

Das, was die Großstadt wirklich wert ist, hängt nun von dem Verhältnis ab, das zwischen ihren Schäden und ihren Vorzügen besteht, allerdings auf weite Sicht gesehen, da — wie wir sahen — viele Schäden sich langfristig selbst ausgleichen, andere sich dagegen in ihrem wirklichen Charakter und Ausmaß erst später zeigen. Auch aus diesem Grunde läßt sich schwer etwas allgemein Verbindliches über den Wert der Großstadt aussagen — von der subjektiven Bewertung der Schäden und Vorteile dabei ganz zu schweigen. Diese Frage läßt sich wohl nur in einer gewissen Annäherung beantworten. Das entscheidende Kriterium muß dabei sein, ob bzw. inwieweit die Großstadt sich selbst zerstört, d. h. die Voraussetzungen, aus denen sie lebt, und damit zugleich die abendländische Kultur überhaupt. Die Voraussetzungen, auf die es hier ankommt, sind grundsätzlich dreierlei Art: ökonomisch-tauschwirtschaftlicher, biologisch-bevölkerungsmäßiger und psychologisch-geistiger Art.

Was den ersten Faktor angeht, die Austauschweise (groß)städtischer Güter gegen nicht-städtische, insbesondere landwirtschaftliche Güter, der die Stadt ganz allgemein, wie wir feststellten, ihre Entstehung als eine eigene Siedlungsform verdankt, so kann sich im Grunde aus ihm keine direkte Bedrohung ihrer Existenz herleiten. Er setzt gegebenenfalls lediglich einer weiteren Ausdehnung der Großstadt Grenzen, als sie — rein schematisch gesehen — dort in ihrem Wachstum aufhören muß, wo ihr infolge mangelnder landwirtschaftlicher Produktion die Gegengüter für ihre städtischen Güter und Leistungen fehlen, was zugleich eine Begrenzung für eine weitere Bevölkerungsballung bedeuten würde. Da ein solcher Austauschmangel sich aber bei den heutigen Verhältnissen nicht aus einer verkehrsmäßigen Begrenzung des städtischen Verpflegungs- bzw. Austauschraumes ergeben kann wie im Mittelalter, würde er die Ausschöpfung der Ernährungsmöglichkeiten der Erde überhaupt bedeuten. Von dieser Situation sind wir aber noch weit entfernt. Es ergibt sich vielmehr, daß, von den einzelnen Volkswirtschaften aus betrachtet, die Großstädte durch ihre hohe ökonomische Leistungskraft, insbesondere ihre Industrie, den Austausch (groß)städtischer Güter auch gegen Einfuhrgüter land- und rohstoffwirtschaftlicher Art erheblich gefördert und damit zugleich die so starke Bevölkerungszunahme bei gleichzeitig steigendem Lebensstandard seit dem 19. Jahrhundert erst ermöglicht haben. Abgesehen von der damit allerdings verbundenen zunehmenden Abhängigkeit vom Ausland in lebensnotwendigen Gütern, verhält sich also der ökonomisch-tauschwirtschaftliche Faktor im Hinblick auf unsere Fragestellung neutral, wenn wir nicht in der von dieser Seite her möglichen relativ unbegrenzten Vermehrung und Ausdehnung der Großstädte gerade einen Ansatzpunkt zu ihrem Untergang erblicken wollen. Das hängt jedoch davon ab, wie es sich mit der zerstörenden Wirkung der Großstädte auf die beiden anderen Lebenskräfte verhält (die biologisch-bevölkerungsmäßigen und die psychologisch-geistigen), auf die es somit also im wesentlichen ankommt.

Was die „biologische Gefahr“ angeht, die der Großstadt durch die in ihr besonders anzutreffende Kinderarmut droht, so ist es gewiß richtig, daß ein Großteil der in die Großstädte zugewanderten Arbeitskräfte im



Laufe weniger Generationen „verbraucht“ wird. Tröstlich ist jedoch, daß z. Zt. in Deutschland noch  $\frac{5}{6}$  der Kinder in nicht-städtischer Umwelt geboren, aufgezogen und geprägt werden<sup>25)</sup>. Problematisch wird die Situation erst dann, wenn die Geburteneinschränkung der Stadt, insbesondere der Großstadt, in Rückstrahlung sich auf das Land überträgt, es sei denn, daß sich bis dahin die biologische Kraft der Stadt gefestigt hat<sup>26)</sup>. Aber entscheidend wird sein, ob die Wirtschaft die Kraft hat, auch weiterhin zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, was für eine weitere Bevölkerungszunahme die Voraussetzung ist, oder zumindest sich so anpassungsfähig zeigt, daß es zu keiner Schrumpfung des erreichten Lebensspielraumes kommt. Und diese Frage ist im letzten eine Frage der Erhaltung der Begabungssubstanz einer Bevölkerung und damit ein Problem ihrer psychologisch-geistigen Leistungskraft als Voraussetzung für die Existenz unserer Großstädte und damit auch unserer Kultur.

Darum ist die Frage nach dem Verzehr des Begabungsgutes, der mit dem biologisch-quantitativen Verzehr weitgehend einhergeht, wohl noch von größerer Bedeutung für die Existenzfähigkeit der Großstadt. Doch tappen wir gerade nach dieser Seite hin im Dunkeln, weil wir nicht hinreichend darüber unterrichtet sind, inwieweit sich die Zahl der stadtfesten Familien vermehren wird und sich mit ihnen hochwertiges Begabungsgut erhält, und ob bzw. inwieweit nicht hohe Begabungsträger (insbesondere Handwerker) auf das Land zurückstreben und auf diese Weise dort die Erhaltung der Begabungssubstanz festigen, die dann wieder die Voraussetzung für eine gesunde Land-Stadt-Wanderung abgibt.

Doch erschöpft sich der psychologisch-geistige Faktor nicht allein mit der Erhaltung bzw. dem Verzehr der Begabungssubstanz. Ohne Zweifel kommt auch den moralischen Kräften eine wesentliche Bedeutung zu. Hierzu muß man sagen, daß sich in den Großstädten die negativen Kräfte im moralischen Feld multiplizieren, aber auch die positiven. Schlechtigkeit steckt hier infolge des dichten Zusammenlebens stärker als anderswo an, aber auch das Gute findet stärkere Resonanz. Im übrigen darf man, wie mit Recht hervorgehoben ist, den moralischen Wert einer Großstadt nicht nach dem mehr oder weniger zweifelhaften Ruf einiger Straßen und Vergnügungsstätten beurteilen. Auf weitere Fragen, wie z. B. die der Vermassung, gehen wir hier nicht näher ein.

Wenn wir Vor- und Nachteile der Großstadt gegeneinander abwägen, so läßt sich, wenn wir uns um eine möglichst objektive Urteilsfindung bemühen, nur sagen, daß z. Zt. der Großstadt selbst wie unserer Kultur überhaupt noch keine unmittelbare Gefahr zu drohen scheint. Doch Genaueres läßt sich hier nicht sagen, da zu viele Unbekannte in den Voraussetzungen enthalten sind, aus denen sich das Kräfteverhältnis von Vor- und Nachteilen bestimmt. Die von uns gestellte Frage läßt sich wohl nur noch in der Weise einer vertieften Beantwortung entgegenführen, daß wir nunmehr unser Augenmerk auf die Symbiose richten, in der sich die Stadt, insbesondere die Großstadt, zum Land befindet. Mit dieser Symbiose meinen wir, daß die Stadt, insbesondere die Großstadt, — abgesehen von den Ernährungsgütern — auch die ihr notwendigen Aufbaukräfte dem Lande entnimmt und im Gegenzug dazu städtische Güter im weitesten Sinne „liefert“, also nicht nur z. B. landwirtschaftliche Maschinen,



sondern auch Kulturgüter verschiedener Art und insbesondere die beruflichen Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten, wodurch ja das Begabungspotential der ländlichen Bevölkerung erst voll effektiert und der Rationalisierungsprozeß, der, wie wir sahen, weitgehend von den Städten getragen ist, noch gesteigert wird bzw. sich vollendet. Unterstellen wir nun, daß die Bevölkerung weiter zunimmt, und damit auch die Stadtbevölkerung, und ferner, daß die Stadt im letzten doch nur aus ihrer Symbiose mit dem Lande existieren kann, d. h. hier vor allem, immer auf den Zuzug „unverbraucher“ Landbevölkerung angewiesen ist, — wie das ja auch in der mittelalterlichen Stadt mit ihren Neubürgern der Fall war —, auch wenn die Zahl der stadtfesten Familien zunimmt, dann muß unsere Frage nach dem Wert oder Unwert der Großstadt dahingehend gestellt werden, ob bzw. inwieweit die Stadt- bzw. Großstadtbevölkerung und die Landbevölkerung noch in einem gesunden Kräfteverhältnis zueinander stehen, um die Symbiose zu ermöglichen. Diese hört auf, auch wenn der Begabungsauslese des Landes Einhalt geboten wird, sobald es eben rein größtmäßig an entsprechend ergänzender Landbevölkerung fehlt. Diese Frage gilt es um so ernster zu stellen, als ja auf Grund der modernen Produktionstechnik zunehmend weniger Menschen auf dem Lande nötig sind, um die Ernährungsgüter für die Stadtbevölkerung herzustellen. Auf diese Weise spitzt sich unsere oben gestellte Frage zwangsläufig auf die Frage nach dem Grad der Verstädterung bzw. der Vergroßstädterung oder auch nach einem gesunden Kräfteverhältnis zwischen (Groß)stadtbevölkerung und Landbevölkerung zu.

Gehen wir bezüglich dieser Frage von den deutschen Verhältnissen aus, so betrug der Anteil der Großstadtbevölkerung zu der Gesamtbevölkerung 1933 in den damaligen 52 Großstädten 30 % (20 Mill. Einwohner). Man hat in diesem Verhältnis nicht zu Unrecht ein erstes alarmierendes Zeichen erblickt, da man der Ansicht war, daß bei einem derartigen Anteil die Schäden der Großstädte nicht mehr hinreichend durch andere, gesünder gelagerte Siedlungsformen ausgeglichen werden können und daß damit die Leistungen der Großstadt also nicht mehr in einem tragbaren Verhältnis zu ihrem „Preis“ stünden. Die sich hier abzeichnende Problematik verdeutlicht sich, wenn man bedenkt, daß der entsprechende Anteil im Mittelalter in den damals 15 Großstädten mit rund 350 000 Einwohnern nur 2,5 % der auf 12 Millionen geschätzten Gesamtbevölkerung ausmachte<sup>27)</sup> und damit die ausgleichenden Gegenkräfte von seiten der kleinen Städte und vor allem des Landes recht erheblich waren. Bedenklich ist die für 1933 errechnete Verhältniszahl ohne weiteres, wie nicht zuletzt die Feststellung, daß z. Zt. in Westdeutschland der Anteil der Großstadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung 27 % ausmacht und der der Stadtbevölkerung überhaupt 50 %.

Ohne Zweifel befinden wir uns mit diesem Grad der Verstädterung bzw. Vergroßstädterung an einer kritischen Schwelle, ähnlich wie dies bei der Größe einer Stadt bei der Erreichung der 500 000 Einwohner-Grenze der Fall ist. Die Vergroßstädterung ist offenbar in ein erstes kritisches Stadium getreten.

Angesichts dieser Tatsache gewinnen natürlich die Versuche, die mit der Großstadt gegebenen Schäden möglichst zurückzudrängen, besondere



Bedeutung. Und damit drängt sich uns die Frage auf, ob bzw. inwieweit diese Schäden, die sich mit den Vorteilen der modernen Großstadt — wie oben gezeigt — zwangsläufig verbinden, tatsächlich auf ihr unabwendbares Minimum reduziert werden können.

Diese Frage gewinnt um so mehr Bedeutung, je mehr bei einer weiteren Zunahme der Bevölkerung auch eine weitere Zunahme der Großstadtbevölkerung zu erwarten ist. Damit wird die Frage einer verstärkten Einflußnahme auf den Umfang der einzelnen Großstadt akut, wie auch die Frage nach einer verstärkten Einflußnahme auf ihre Gestalt, d. h. auf ihre beruflich-fachliche Gliederung.

Bezüglich der Einflußnahme auf den Umfang der Großstadt haben wir uns an das zu erinnern, was wir oben über die Bedeutung der unterschiedlichen Größen der Großstädte sagten, insbesondere, daß mit einer Größe von über 500 000 Einwohner die Behebung der Großstadtschäden grundsätzlich schwieriger wird, weil sich hier das Leben nur noch schwer von einer modernen Verwaltungsapparatur steuern läßt. Daraus ergibt sich, daß viele kleinere Großstädte im allgemeinen als günstiger anzusehen sind als wenige große. Wir können also sagen, daß der Vergroßstädterungsprozeß von der einzelnen Großstadt aus mit dem Größenumfang einer Stadt von mehr als 500 000 Einwohnern im eigentlichen Sinne „wertproblematisch“ wird.

Schwierig ist es aber, der Ausdehnung derartiger Großstädte Einhalt zu gebieten bzw. ihr Wachstumstempo zu verlangsamen. Dies wird wohl eher dadurch möglich sein, daß versucht wird, neue primäre Wirtschaftszweige von der betreffenden Großstadt fernzuhalten, als daß auf die innere Ausformung einer gegebenen Großstadt Einfluß genommen wird. Denn bei der Komplementärverbundenheit der verschiedenen Industriezweige und der ergänzenden Handelsinstitute, Verwaltungs- und Erziehungseinrichtungen usw. ergibt sich diese Ausformung zu einem wesentlichen Teil zwangsläufig aus der ökonomischen Rationalität<sup>28)</sup>.

„Einfacher“ ist eine Einflußnahme auf die Gestalt der Großstadt. Gemeint ist die Einwirkung auf die Struktur der Großstadt im Hinblick auf die Erzielung einer möglichst differenzierten fachlich-beruflichen Gliederung wie einer zweckmäßigen und ökonomisch sinnvollen Verteilung des gegebenen „Stadtraumes“ nach den verschiedenen Ansprüchen an diesen Raum, wie sie sich von den Produktions-Stätten, den Wohnquartieren usw. ergeben.

Es ist keine Frage, daß sich auf diesem Wege die mit der Großstadt auftretenden Schäden besonders durchschlagend zurückdrängen lassen, wie sich das z. B. mit der Anlage von Stadtrand-Siedlungen wie überhaupt mit der „Hereinnahme vom Land“ in die Stadt erreichen läßt; hierbei ist der biologisch-erhaltende und psychologisch-moralisch festigende Wert der Stadtrand-Siedlungen wohl höher zu schätzen als der von Parks u. ä.

Daraus ergibt sich, daß die Raumordnung im Sinne der Stadtplanung gerade mit der Zunahme der Großstädte im allgemeinen wie auch deren Größenumfang im besonderen zu einer unabdingbaren Aufgabe der modernen ökonomisch-gesellschaftlichen Ordnung geworden ist. Soweit sich nun die Notwendigkeit ergibt, auch auf die Größe der Großstädte selbst einzuwirken, muß ergänzend neben die Stadtplanung eine die Ordnung



der einzelnen Siedlungsplätze übergreifende regionale Raumstrukturpolitik treten — eine Politik, der um so größere Bedeutung zukommt, als sich über die Einflußnahme auf die Größe der einzelnen Großstadt zugleich der Vergroßstädterungsprozeß als solcher eindämmen läßt.

Die hier aufgeworfene Problematik wird heute unter dem Schlagwort der Dezentralisation behandelt. Wie stark dabei die entsprechenden wirtschaftspolitischen Forderungen gestellt werden, hängt natürlich nicht nur davon ab, wie weit man die vorstehend aufgezeigten Zwangsläufigkeiten aus den konkreten Verhältnissen heraus erkennt, sondern auch davon, von welchem weltanschaulichen Richtbild man sich bei ihrer Bewertung leiten läßt. So resultiert denn die besonders pointierte Forderung Röpkes nach einer Dezentralisation bzw. nach einer Einschränkung der weiteren Zentralisation aus seiner neoliberalen Werteinstellung gegenüber der Vermassung der Menschen, die durch die Großstädte, insbesondere die industriellen Großbetriebe, die nun zwar nicht nur, aber doch in sehr erheblichem Umfange in ihnen anzutreffen sind, wesentlich gefördert worden ist. Doch liegt, ganz unabhängig von der weltanschaulich bedingten Bewertung dieses Problems, in den Verhältnissen selbst eine so stark ausgeprägte Notwendigkeit zu einer Einflußnahme auf das konkrete Geschehen, daß der Wirtschaftspolitik, insbesondere der Raumwirtschaftspolitik, zunehmende Bedeutung zukommt. Dabei wird sehr darauf zu achten sein, daß die auf diese Weise notwendig werdenden lenkungswirtschaftlichen Maßnahmen nicht die Freiheit der Wirtschaft zu stark einschränken. So verlagert sich denn die Problematik der modernen Großstadt auf die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik.

Entsprechend unseren Überlegungen wäre im Hinblick auf den ersten und zweiten Abschnitt dieser Untersuchung abschließend und zugleich grundsätzlich noch zweierlei zu bemerken.

Wenn, wie vorstehend dargelegt, die Raumwirtschaftspolitik aus der Problematik der modernen Großstadt zwangsläufig zunehmendes Gewicht erhält, wie wir das ja auch in allen modernen Volkswirtschaften feststellen können, und wenn wir weiter berücksichtigen, daß die Entstehung und Entfaltung der modernen Großstadt auf den Industrialisierungsprozeß zurückgeht, dann ergibt sich daraus, daß es notwendig wird, auf die Entwicklung der Industrie selbst einzuwirken, d. h. auf die sog. Eigengesetzlichkeit, die der Standortorientierung der Industriebetriebe zugrunde liegt.

Soweit die so angestrebte Umorientierung dazu führt, auf die Ausnutzung bestimmter Standortkostenvorteile zu verzichten, würde dieser Verzicht der volkswirtschaftliche Preis sein, den es für die Milderung der Schäden der Großstadt zu zahlen gilt. Soweit die manipulierte Standortorientierung jedoch zur Nutzung nicht erkannter oder aus der Weiterentwicklung des Verkehrssystems heraus sich neu bildender, gleicher oder wertvoller Standortsplätze außerhalb der Großstadt führt, würde neben der Einschränkung der Großstadtschäden ein zusätzlicher Rationalisierungsgewinn entstehen. Will man aber des ungeachtet radikal einer weiteren Vergroßstädterung entgegentreten, dann müßte man sich gegen eine weitere Industrialisierung als ihren Hauptantriebsfaktor wenden. Mit einer derartigen Maßnahme würde man aber Gefahr laufen, bei gegebenem Bevölkerungsstand die Anpassungsfähigkeit an geänderte Situationen, die sich



z. B. aus dem Abbau von Rohstoffen und der sich daraus notwendig ergebenden Umorientierung der Produktion ergeben können, zu verlieren, und damit zu einem echten Rückschritt kommen, sowie zu einer von einer anderen Seite sich ergebenden Gefährdung der Kultur — von einer Einschränkung bzw. Unterbindung der Bevölkerungs-Dynamik dabei ganz zu schweigen.

Die oben ausgesprochene Vermutung<sup>29)</sup>, daß sich in Zukunft das Schwergewicht wieder nach der Verwaltung als dem primären Städtebildner unserer Großstädte verschieben wird, wie in der nachmittelalterlichen Zeit, würde so durch die zwangsläufige Entwicklung zu einer Raumordnungspolitik als eines neuen spezifisch städtisch-großstädtischen Verwaltungszweiges — also gewissermaßen aus immanenter Verumständung — eine Stütze erfahren, nur mit dem Unterschied, daß der gewerblich-industrielle Faktor den Charakter der Großstadt weit mehr bestimmen dürfte, als dies in der Zeit der gebundenen Wirtschaft der Territorialstaaten der Fall war.

#### Anmerkungen:

- 1) Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, I. Band, 1. Hälfte, Dunker & Humblot, München 1924, S. 128. — 2) Die Großstadt der orientalischen Antike umschloß mit ihren Mauern auch die Landwirtschaft. s. Karl Bücher, *Großstadtypen aus fünf Jahrtausenden*. In „Die Entstehung der Volkswirtschaft“, Tübingen 1919, 11. Aufl. — 3) Vgl. Elisabeth Pfeil, *Großstadtforschung*, Walter Dorn Verlag, Bremen-Horn 1950, S. 103 ff. — 4) Zu einem großen Teil decken sich diese mit den sog. „zentralen Gütern“ nach Christaller. — 5) Vgl. unten S. 3. — 6) Ausgeschlossen Gartenbaubetriebe. — 7) Sombart, a. a. O., S. 136. — 8) Ganz allgemein ist vor allem das gemeint, was Max Weber als „Gemeindeverband“ bezeichnet. s. M. Weber, *Wirtschaftsgeschichte*, München 1924, S. 273. — Es ist darum auch wohl ein wenig zu scharf formuliert, selbst vom ökonomisch-soziologischen Gesichtspunkt aus, wenn Sombart in diesem Zusammenhang von einem „furchtbaren Wahn“ der Historiker spricht, „daß Rechtsakte Leben schaffen können“, Sombart, a. a. O., S. 138. — 9) Sombart, a. a. O., S. 131 ff. — 10) Es gibt aber auch Stadtgründungen aus händlerischer oder handwerklich-händlerischer Wurzel. — 11) Sombart, a. a. O., S. 135. — 12) Diese Art der Bewertung wie vor allem die Tatsache, daß Sombart die Verwaltungstätigkeit der politischen und kirchlichen Instanzen nicht als Gegenleistung für den Erwerb von landwirtschaftlichen Gütern nimmt — offenbar, weil sie nicht preismäßig bestimmt werden kann — und so zu der Vorstellung von überwiegend Konsumenten-Städten kommt, erklärt sich im letzten wohl aus dem „persönlichen Koeffizienten“ seiner Argumentation. Nämlich daraus, daß Sombart die Stadtproblematik ganz aus der Sicht des Hochkapitalismus und den mit ihm verbundenen Wertvorstellungen sieht. Dies kommt u. a. darin zum Ausdruck, daß er die Höhe des Produktes, mit dem die Stadt an der landwirtschaftlichen Produktion partizipiert, als „Mehrprodukt“ bezeichnet, das sich die Grundherren aus ihrer Machtposition gegenüber der Landbevölkerung aneignen. Die Vorstellungen der Mehrwerttheorie machen sich hier bemerkbar. Dieser so kapitalistisch bestimmten Auffassung entspricht es auch, wenn als wirtschaftliche Güter von ihm nur die Güter im materiell-technischen Sinne als eigentliche wirtschaftliche Güter angesehen werden. So entstehen denn bei ihm die mittelalterlichen Städte vornehmlich als Konsumentenstädte, und die modernen Großstädte sind ausgesprochene Schöpfungen des kapitalistischen Gewerbes ganz allgemein. — 13) Diesen primären Städtebildnern sind dann jeweils sekundäre Städtebildner nachgeordnet. — 14) Sombart, a. a. O., III. Bd., S. 408. — 15) Ed. Willeke, *Die Industrie als Hauptgestalter der Großstadt*, dargestellt an der Hauptstadt Hannover, Manuskript. — 16) Im einzelnen ist dies in der oben bereits erwähnten Untersuchung „Die Industrie als Hauptgestalter der Großstadt“ dargestellt worden. — 17) In der gleichen Richtung nimmt Elisabeth Pfeil a. a. O. S. 14 ff. die quantitative Merkmalsbestimmung einer Großstadt vor. — 18) Schon die Notwendigkeit einer besonderen statistischen Registrierung des Bedarfes bei drohender



Belagerung zeigt eine gewisse Ähnlichkeit an. Auch die Tatsache, daß sich gerade in den großen Städten des Mittelalters zugleich ein besonders gesteigertes hohes geistiges Leben neben hoher wirtschaftlicher Leistungskraft zeigt, wir in ihnen vor allem den führenden Künstlern, Schriftstellern und Philosophen der damaligen Zeit begegnen, stützt die Ansicht, in ihnen eine „Großstadt“ zu sehen. — 19) Vgl. Joseph Heinrich Mitgau, *Verstädterung und Großstadtschicksal*, genealogisch gesehen. *Archiv für Bevölkerungswissenschaft und Bevölkerungspolitik*, 1941, S. 341 ff. — 20) Man ist geneigt, die großen Städte des Mittelalters von 10 000 Einwohnern an als „Großstädte“ anzusprechen. Den niedrigsten Schwellenwert für die Großstädte der Zeit von 1300 bis 1850 nimmt Olbricht mit 50 000 an. — 21) Statistisch gesehen haben wir es mit einer spezialisierten Großstadt zu tun, wenn in ihr einer der genannten städtischen Lebensbereiche über den Landesdurchschnitt hinaus vertreten ist. Nach Georg von Mayr u. a. spricht man z. B. von Industriegroßstädten, wenn 60 % der Beschäftigten in der Industrie tätig sind. — 22) Vgl. Wilhelm Heinrich Riehl, *Die bürgerliche Gesellschaft*, *Naturgeschichte des deutschen Volkes*, II. Bd., Stuttgart und Tübingen 1851. — 23) In dieser Art der Betrachtung weitet Sombart selbst seinen ökonomischen Stadtbegriff zu einem funktionalen aus, ohne daß er ihn jedoch als solchen hinreichend bewußt konzipiert, wie oben bereits näher dargelegt — s. S. 2 ff. — 24) Vgl. hierzu: „Über den Plan eines Sammelwerkes zur Erforschung der Großstadtfrage“, *Archiv für Bevölkerungswissenschaft und Bevölkerungspolitik*, 1941, S. 338. — 25) Vgl. Elisabeth Pfeil, a. a. O. S. 226. — 26) In Frankreich hat sich dieser Ausgleichsprozeß bereits weitgehend vollzogen. Vgl. hierzu Gunther Ipsen, *Bevölkerungslehre im Handwörterbuch des Grenz- und Auslandsdeutschtums*, S. 437. — 27) Über die Zahl der Großstädte im Mittelalter und ihre Einwohner vgl. Heinrich Bechtel, *Der Wirtschaftsstil des Mittelalters*, München 1930, S. 34 ff. — 28) Daraus ergibt sich, welche besonderen Schwierigkeiten entstehen würden bzw. welcher hoher Preis zu zahlen wäre, wenn man den einmal erreichten Umfang einer Großstadt wieder reduzieren sollte. Darum wird die Frage nach einer sinnvollen Begrenzung der Großstadt, namentlich wenn sie ihre kritische Schwelle überschritten hat, von besonderer Bedeutung. — 29) Vgl. oben S. 4.



## Die Stellung des Alters in der Gesellschaft

Von Erhard Hübener

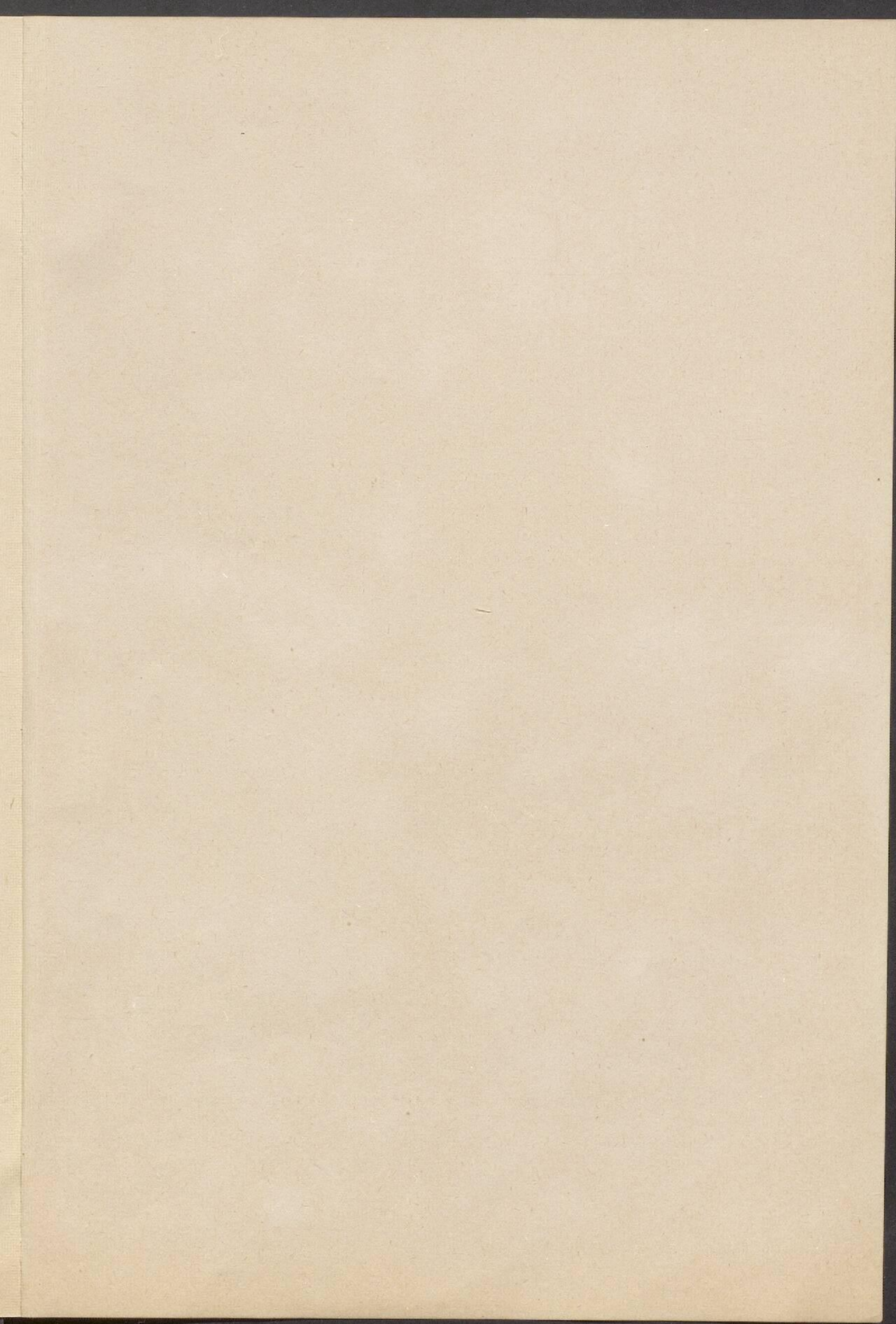
Bei den primitiven Völkern steht das Alter, um mit Paul Herre zu reden, sehr gering im Kurs. Wenn der byzantinische Geschichtsschreiber Prokop recht hat, machte noch in der Mitte des 6. Jahrhunderts ein germanischer Stamm von dem Verfahren der Beseitigung der Hochbetagten Gebrauch, und weitere vier Jahrhunderte später wurde auf Island bei Hungersnot in offener Volksversammlung beschlossen, die Greise mit den Lahmen und Siechen verhungern zu lassen. Daß in diesem Falle der Beschluß nicht zur Ausführung gelangte, war christlicher Einwirkung zu verdanken. Rückfälle in eine solche Einschätzung des Alters haben wir selbst erlebt, als nach 1933 die Abtötung des sog. lebensunwerten Lebens erörtert und z. T. durchgeführt wurde. Auch die Erinnerung an gewisse Grundsätze bei der Lebensmittelrationierung, die im Gefolge der Weltkriege notwendig wurde, drängt sich uns auf. Im allgemeinen aber sind bei fortschreitender Kultur an die Stelle von Mißachtung des Alters ein Altersvorrecht und eine Altersverehrung getreten. Ja, so formuliert es Herre, die Gleichsetzung des Alters mit Lebenserfahrung, Urteilsvermögen und Weisheit nahm bei den Griechen geradezu die Gestalt eines Dogmas an, das auch für das spätere Rom galt. Ciceros Schrift läßt zwar erkennen, daß eine Partei der Jugendlichen die Stellung der Betagten nicht anerkennen wollte, aber mit seinem hohen Lied auf das Greisenalter hat, so sagt Herre, der Klassiker der römischen Sprache einen großen Einfluß ausgeübt, der sich erneuerte, als der Humanismus den europäischen Völkern die Antike wiederschenkte. So kann man es auch heute noch, wenn man Glück hat, erleben, daß in der Straßenbahn ein Jüngling vor einem grauen Haupte aufsteht.

### I.

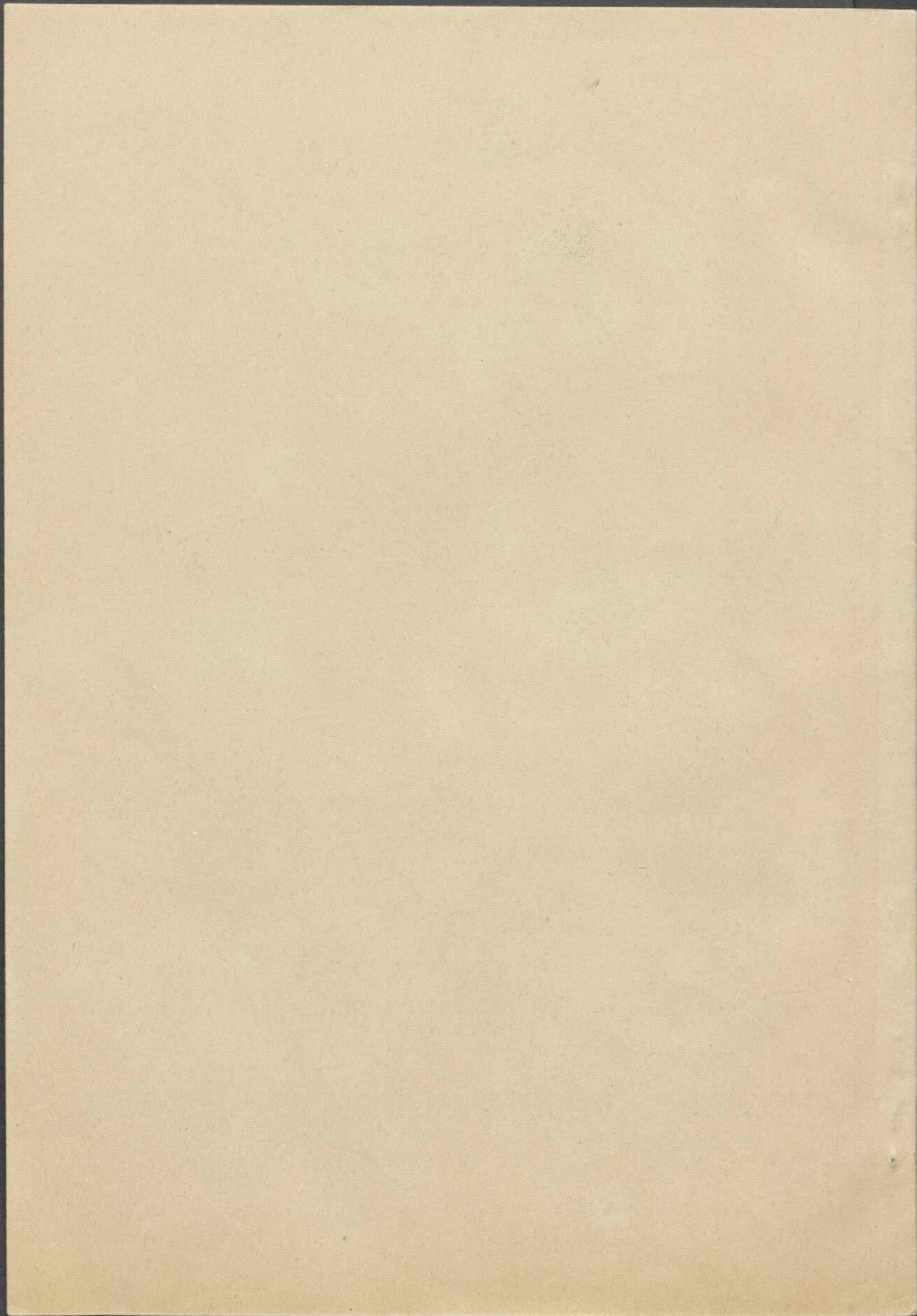
Von den Machtpositionen, die dem Alter seine Autorität sichern, fallen zunächst die Offenbarungsreligionen auf, die das Verhältnis von Jung und Alt zueinander sehr klar bestimmen. Im 2. Buch Moses, Kap. 20, V. 12 steht das 4. Gebot des Dekalogs: „Du sollst deinen Vater und deine Mutter ehren.“ Und im 3. Buch, Kap. 19, V. 32 wird dies Gebot für Juden und Christen in klassischer Prägung erweitert: „Vor einem grauen Haupt sollst du aufstehen und die Alten ehren.“ In seinem Großen Katechismus hat Luther dem 4. Gebot eine weite Auslegung gegeben. Er bezieht einerseits alle Personen, die dem Hausregiment unterstehen, als ehrfurchtspflichtig ein, andererseits dürfen auch alle „Oberpersonen“ Ehrfurcht fordern; „denn aus der Eltern Obrigkeit fließet und breitet sich aus alles andere“. Wir „wissen, daß es der hohen Majestät und allen Engeln so wohl gefället und alle Teufel verdrießet, dazu das höchste Werk ist, so man tun kann, nächst dem hohen Gottesdienst . . .; also daß Almosengeben und alle anderen Werke gegen den Nächsten diesem noch nicht gleich sind“.

Das 4. Gebot ist, worauf schon Paulus hinwies, das erste Gebot, das Verheißung hat, „auf daß dirs wohlgehe und du lange lebest auf Erden“. Auch den Inhalt dieser Verheißung legt Luther sehr weit aus: Langes Leben haben, heißt „alles haben, so zu langem Leben gehöret, wie z. B.







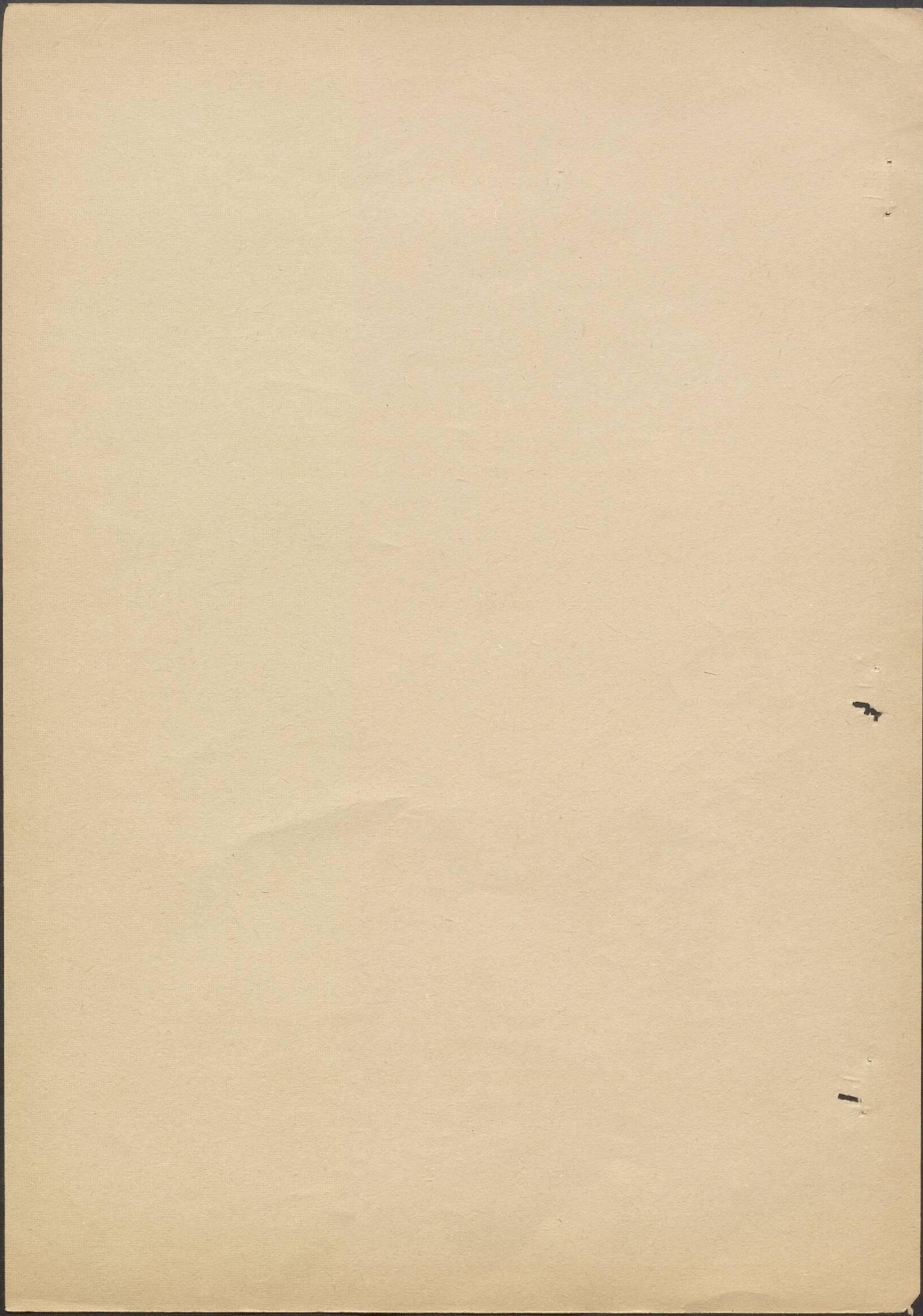




Arbeitstagung  
der  
"COOPERATIVE ACTION TEAMS"  
(11 Studiengruppen aus Baden-Württemberg)  
am 15./16. Juli 1955 in Karlsruhe

Veranstaltet auf Einladung des US-Generalkonsulats  
Stuttgart  
mit Unterstützung der Stadt Karlsruhe







I n h a l t s v e r z e i c h n i s .

Arbeitsgruppe I:

Städtische Planung, Wohnungsbau, Verkehrsfragen

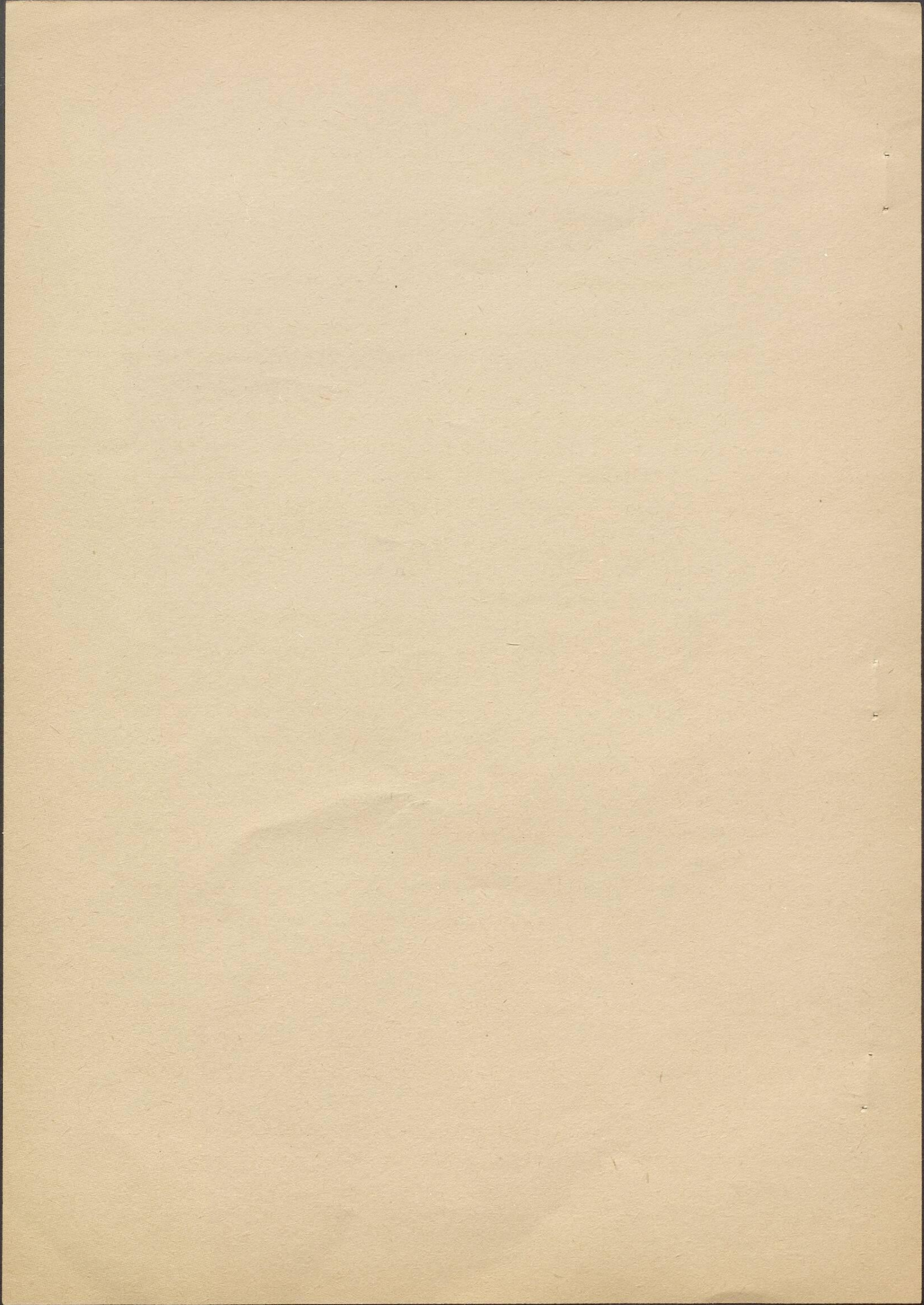
Arbeitsgruppe II:

Schule und Erziehung

Arbeitsgruppe III:

Soziale Fragen







GRUPPE I:

Städteplanung - Wohnungsbau -  
-----Verkehrsprobleme.-----

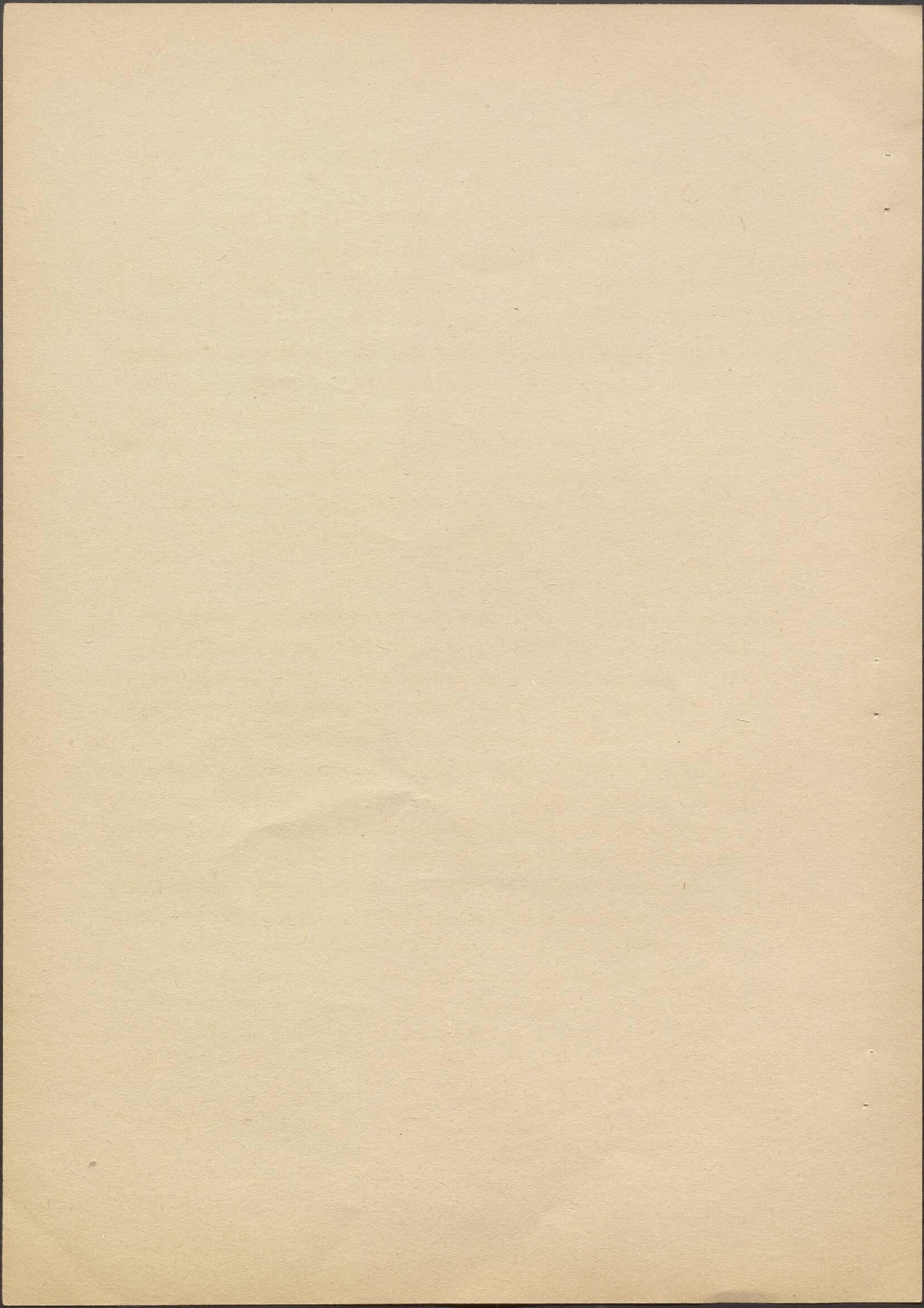
Verkehr:

Die Arbeitsgruppe war der Meinung, daß die Diskussion mit dem Thema "Verkehrsprobleme" beginnen soll, weil dann ganz zwangsläufig die Aussprache auf die Städteplanung übergeht.

Zunächst wurde festgestellt, daß in der Verkehrsplanung zwischen Amerika und Deutschland ganz entscheidende Unterschiede in den räumlichen Verhältnissen bestehen, und daß in USA der Mensch zum Verkehr eine andere Haltung einnimmt. Es wurden Fragen der Verkehrserziehung, der Verkehrsgewöhnung und der Selbstdisziplin behandelt. Dabei wurde davon ausgegangen, daß bei alledem der Mensch im Vordergrund zu stehen hat.

In Deutschland sollte mehr Wert auf die Gemeinschaftserziehung gelegt werden, aus der dann ganz zwangsläufig die Erziehung im Verkehr entspringt. Nicht selten ist bei uns eine gewisse Passivität bei Erwachsenen festzustellen, wogegen sich die Jugend dem Verkehr gegenüber viel aufgeschlossener zeigt. Wahrscheinlich spielt bei den Erwachsenen eine gewisse soziale Haltung des Nichtautofahrers gegenüber dem Autofahrer eine Rolle. Bei uns ist zweifellos das Auto und seine Bedeutung noch nicht Allgemeingut im Denken der Menschen geworden; wogegen der Amerikaner in einem ganz anderen Verhältnis zum Kraftfahrzeug steht. Darauf resultiert bei vielen Menschen in Deutschland ein passiver Widerstand, der sich dahingehend auswirkt, daß man dem Verkehr und seinen Erscheinungen nicht die notwendige Beachtung schenkt. Die Jugend wird in Amerika schon während der Schulbildung stärker zum Technischen hingeführt, weil bereits jeder sehr bald zum Autofahrer wird. Wir werden in Deutschland zweifellos, um überhaupt Früchte unserer Verkehrserziehungsarbeit sehen zu können, die Jugend







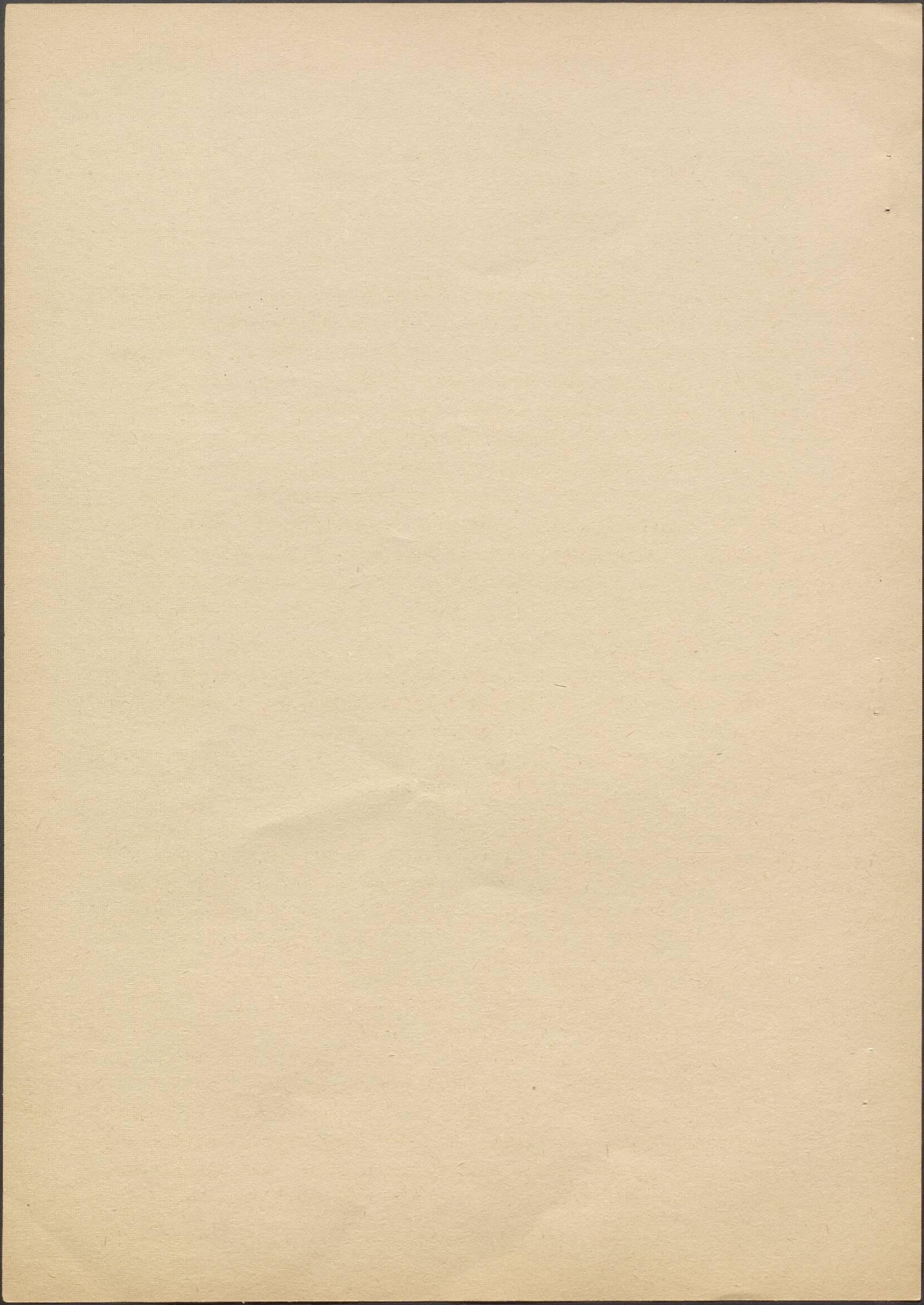
ebenfalls rechtzeitig mit dem Verkehr vertraut machen müssen. Hier dürfte ein wesentlicher Erfolg und damit eine bessere Verkehrsdisziplin zu erreichen sein.

Eine weitere Notwendigkeit ist, die Menschen an den Verkehr zu gewöhnen und zur Selbstdisziplin zu erziehen. Alle Verkehrsteilnehmer, gleich ob Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer müssen zur Vorsicht und Rücksicht angehalten werden. Dies muß eine freiwillige Aufgabe jedes Einzelnen an sich selbst werden - wenn nicht, wird uns dies noch sehr große Opfer kosten. Allen Teilnehmern der Arbeitsgruppe ist in Amerika ganz besonders aufgefallen, daß diese Selbstdisziplin dort in hohem Maße vorhanden ist, wogegen bei uns häufig nur dann Disziplin gehalten wird, wenn der Verkehrsablauf unmittelbar von der Polizei überwacht wird. Dabei wurde die Frage geprüft, ob die Amerikaner nun tatsächlich ~~so~~ viel besser sind als wir. Zweifellos sind in Amerika bessere Verkehrsvoraussetzungen vorhanden. Der Riesenverkehr dort ließe sich aber nicht so gut abwickeln, wenn sich nicht jeder freiwillig diszipliniert verhalten würde.

Sicher trägt in Deutschland im Gegensatz zu Amerika der gemischte Verkehr (Radfahrer, Mopeds, Kraftradfahrer, Pkw und Lastenverkehr) zu einer größeren Unsicherheit bei, wogegen man in Amerika fast ausschließlich Pkw's in den Städten findet, und der Lastenverkehr durch Umgehungsstraßen von den Städten ferngehalten wird. Auch der Zubringerverkehr darf sich nur während der Nachtstunden abspielen, so daß eine größtmögliche Verkehrsflüssigkeit erreicht wird.

Die Arbeitsgemeinschaft hat dann Möglichkeiten durchgesprochen, wie wir bei uns eine bessere Verkehrsabwicklung und Verkehrssicherheit erreichen können. Soweit irgend möglich müssen die Verkehrswege der immer größeren Verkehrsdichte angepaßt werden. Dies ist aber nur dort möglich, wo großzügig geplant und gebaut werden kann. In den meisten deutschen Städten sind die Verkehrswege vorhanden und kaum mehr zu verbessern.







Es ist deshalb der Verkehrsregelung eine grössere Beachtung als bisher zu schenken. Die einheitliche automatische Verkehrsregelung in Amerika kann dafür als Vorbild dienen. Man sollte nur mit einem System arbeiten, so dass der Autofahrer in jeder Stadt die gleiche Regelung vorfindet.

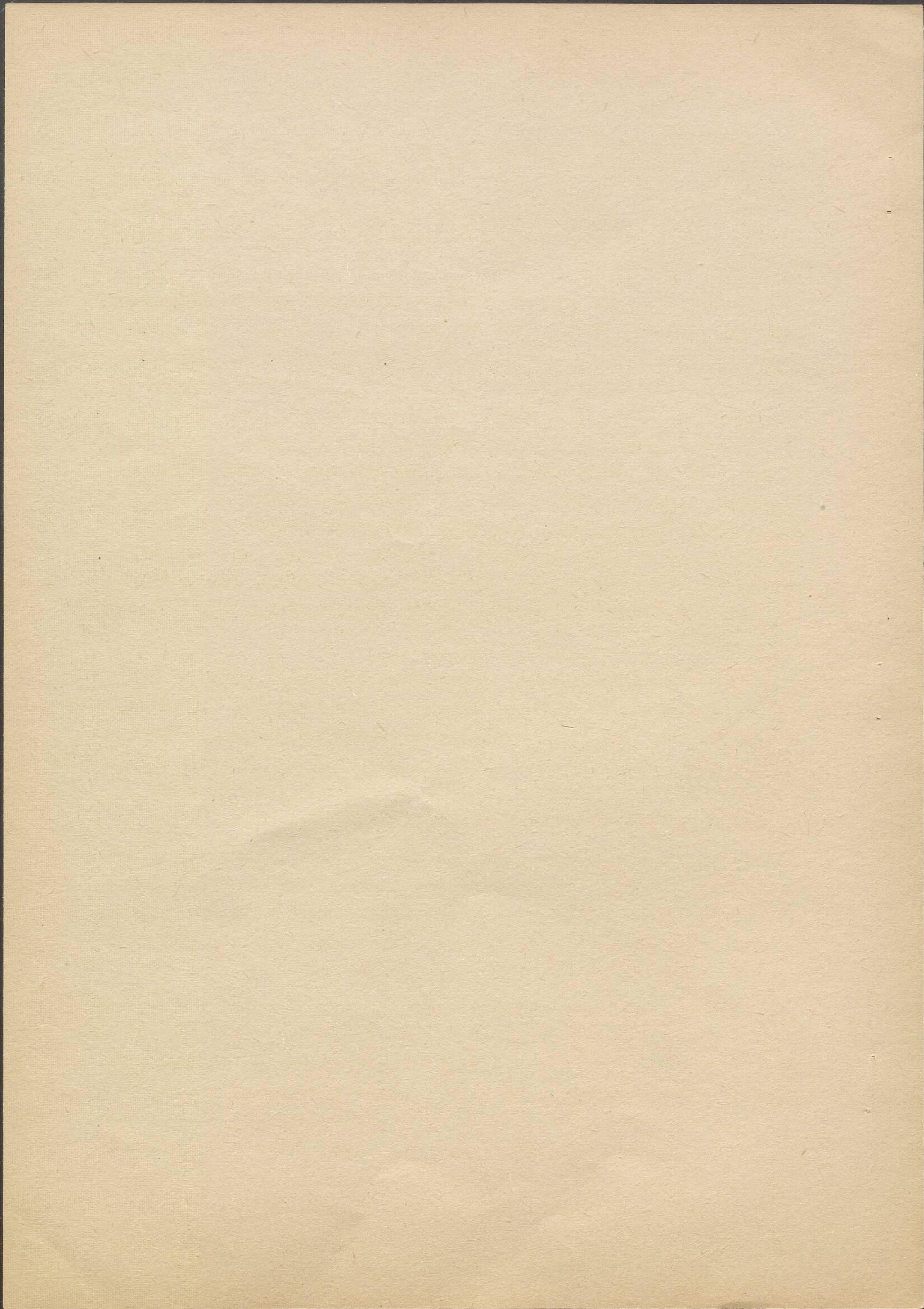
Des weiteren wurde die Frage der Einführung von Überholverböten geprüft, wodurch zweifellos auf unübersichtlichen und gefährlichen Strecken eine höhere Sicherheit erreicht werden kann. Eine wesentliche Verbesserung verspricht sich die Arbeitsgemeinschaft durch eine bessere Ausbildung der Kraftfahrer während der Zeit, in der der Führerschein erworben wird. Auch sollte von der Möglichkeit, Zwischenprüfungen durchzuführen, Gebrauch gemacht werden. Es ist erfahrungsgemäss so, dass viele Kraftfahrer wohl eine gute Fahrpraxis haben, über die Bestimmungen im Strassenverkehr jedoch schlecht unterrichtet sind. Dies kann häufig bei älteren Kraftfahrern, die schon 20 und mehr Jahre im Besitze eines Führerscheins sind, festgestellt werden.

Die Verkehrserziehung bzw. -belehrung muss viel stärker als bisher durchgeführt werden. Dabei ist eine Art der Unterrichtung zu finden, die den Verkehrsteilnehmer anspricht und nicht das Gefühl des Schulmeisters erzeugt. Hier hat die Polizei zweifellos zunächst an ihren eigenen Beamten zu arbeiten, um bessere Umgangsformen mit der Bevölkerung zu finden.

Wo dann Erziehung, Belehrung und gutgemeinte Ratschläge nicht ausreichen, werden empfindliche Massnahmen für gerechtfertigt gehalten. Gegen unbelehrbare Kraftfahrer muss dann mit aller Schärfe vorgegangen werden, wobei der Führerscheinentzug viel häufiger als bisher zur Anwendung kommen sollte.

Ein weiteres wirksames Mittel wird in einer schnelleren Aburteilung der Verkehrssünder gesehen. Solange der Verkehrssünder noch unter dem Eindruck seiner falschen Handlungsweise steht, wird die Strafe ihre erzieherische Wirkung nicht verfehlen. Sobald aber ein grösserer Zeitraum zwischen Tat und Bestrafung liegt, verringert sich das Schuldgefühl, weil der Täter sich seine eigene Rechtfertigung lange genug zurechtlegen kann. Das amerikanische Prinzip des Schnellrichters wird für richtig gehalten.





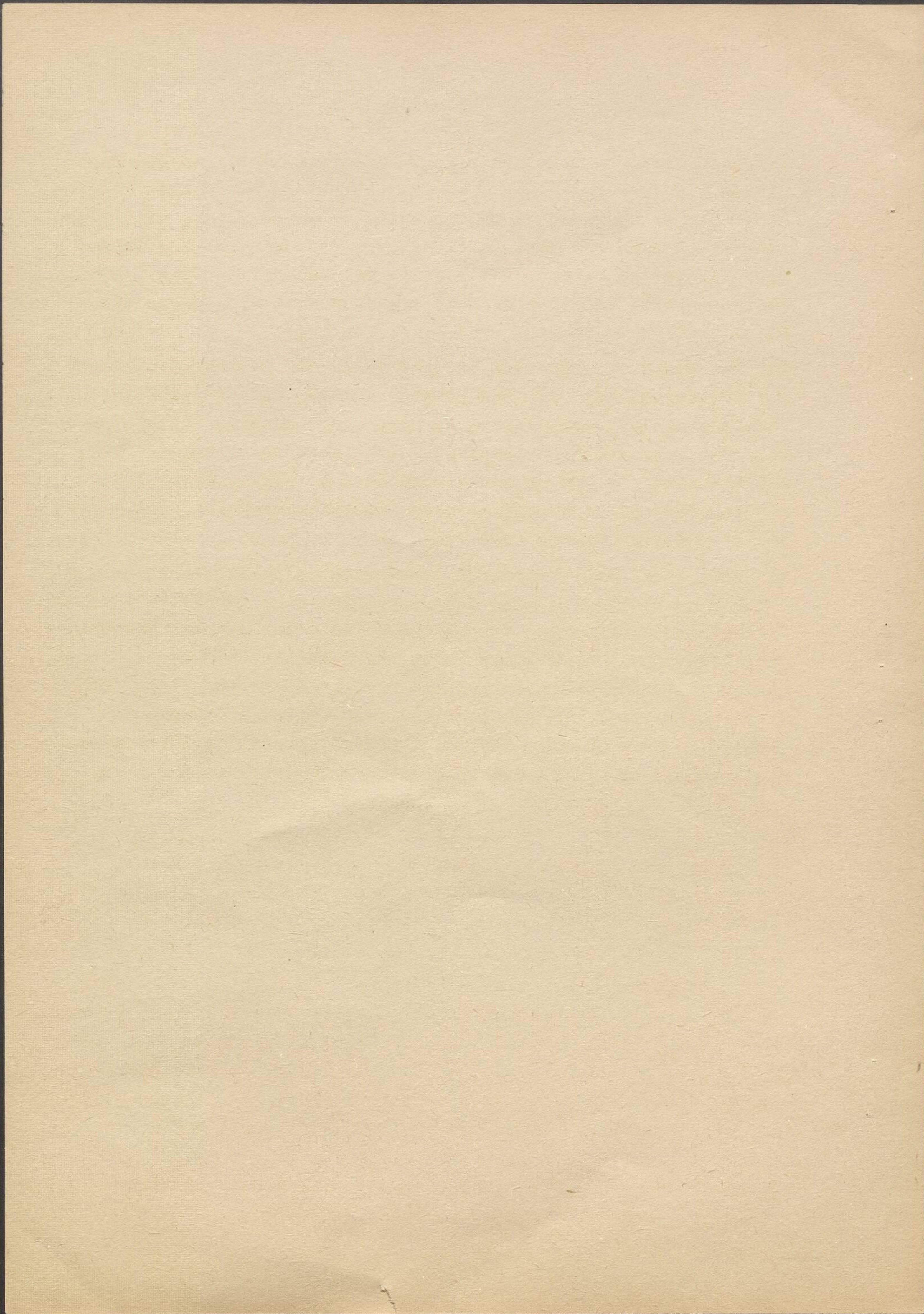


Die Arbeitsgruppe ist einstimmig der Auffassung, dass die Verkehrsüberwachung besser und wirksamer gestaltet werden muss. Hierzu ist Voraussetzung, dass die Polizei in technischer Hinsicht besser ausgerüstet und motorisiert werden muss. Ein Polizeibeamter zu Fuss hat kaum die Möglichkeit, einen Verkehrssünder zur Rechenschaft zu ziehen. Die bereits vorhandenen Fahrzeuge sind in der Regel viel zu langsam, um Verkehrssündern nachfahren und diese stellen zu können.

Der Bau von Verkehrsgärten zur Erlernung der Verkehrsbestimmungen für die Jugend ist dringend notwendig. Hier wird jedoch die Ausgabe der Mittel gescheut, obwohl sich diese dadurch bezahlt machen, dass die Unfallziffern auf weite Sicht gesehen wesentlich verringert sowie Personen- und Sachschäden herabgemindert werden können. Man ist der Meinung, dass die Versicherungen durch finanzielle Beiträge helfen könnten.

Die Frage der Wiedereinführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen nahm einen breiten Raum in der Diskussion ein, obwohl hier keine einheitliche Auffassung festzustellen war, war man der Meinung, dass individuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen durchaus notwendig und geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wie auch die Arbeitsgruppe der Meinung war, dass Verkehrsprobleme im allgemeinen beweglicher behandelt werden müssen, weil Formalismus und Schematismus nicht den gewünschten Erfolg bringen können.







### Städteplanung - Wohnungsbau

Zu Beginn der Diskussion am Nachmittag wurde festgestellt, dass alle drei Punkte: Verkehr - Städteplanung - Wohnungsbau so stark ineinandergreifen, dass sie gleichzeitig diskutiert und besprochen werden müssen. Es hat sich gezeigt, dass die Betrachtung eines Detailproblems evtl. zu falschen Schlüssen führen könnte und von der Situation ein falsches Bild gibt.

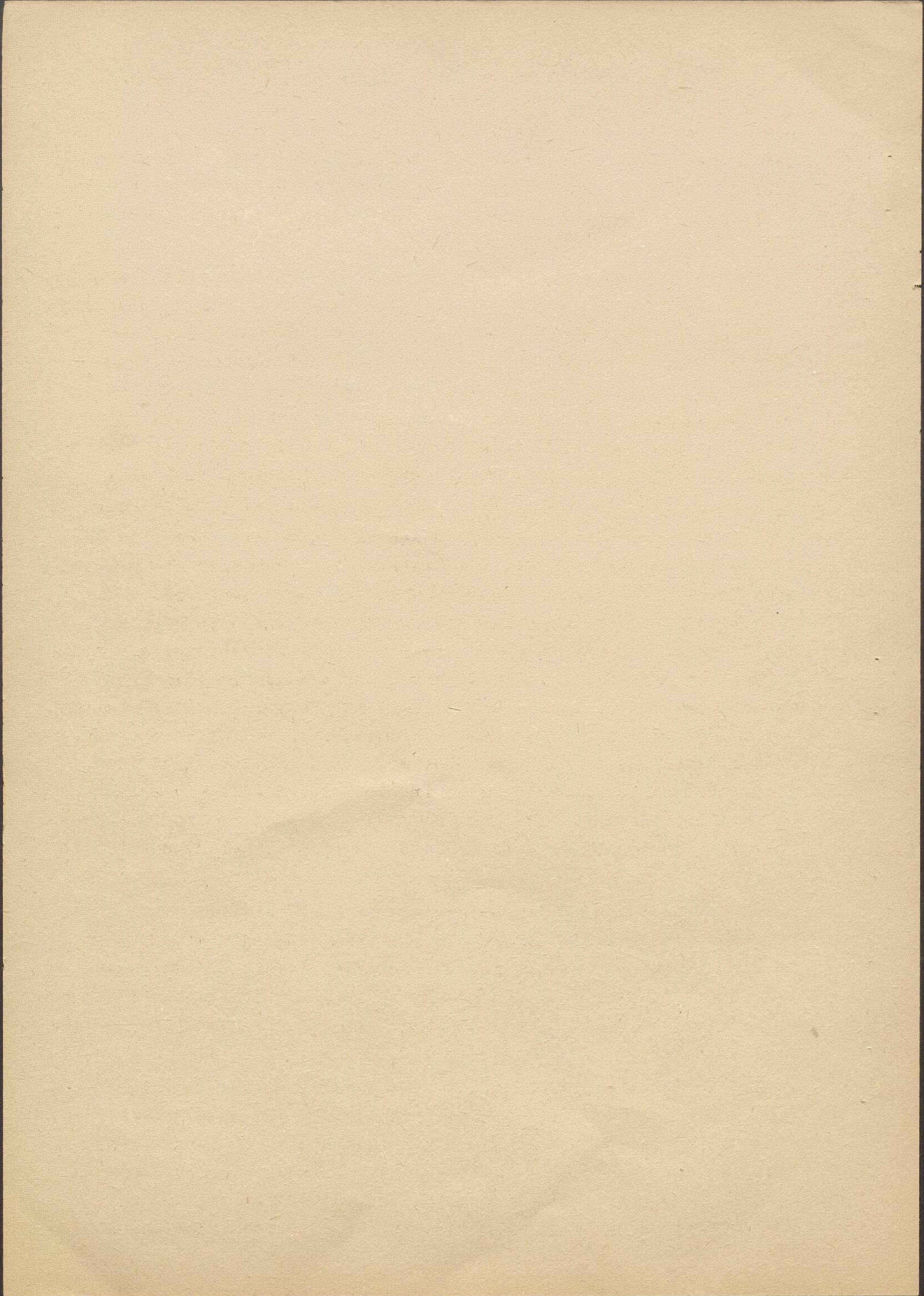
Die Verkehrseinrichtungen bestimmen heute in sehr grossem Masse den Städtebau. Als Reaktion: die Verkehrseinrichtungen dürfen über den Menschen nicht dominieren. Wenn in Amerika weitgehend nur technische Bedingungen bei der Planung im Vordergrund stehen, müssen bei uns in Deutschland, die wir durch Tradition vorbelastet sind, noch andere - menschliche - Belange wie Form und "von dem Gemüt her" berücksichtigt werden. Handelt es sich um die Planung von Neubaugebieten, können amerikanische Erfahrungen stärker berücksichtigt werden, als wenn es sich darum handelt, bestehende alte Städte für den modernen Verkehr aufzuschliessen.

In den amerikanischen Grossstädten zeigt es sich ganz deutlich, dass das individuelle Verkehrsmittel (Auto) den Anforderungen nicht mehr gerecht werden kann. Alle Auswege - Hochgaragen, Untergrundgaragen, Highways - schaffen generell keine Abhilfe.

Wo Menschen so stark zusammengedrängt werden, müssen wir andere Verkehrsmittel wie Untergrundbahn, Vorortbahn, Schnellbahn, Trollibusse, Omnibusse und Strassenbahnen einsetzen. Wenn wir aber das individuelle Verkehrsmittel beibehalten wollen, so müssen wir auch über die enormen Kapitalien und Räume verfügen. Bei all unseren Betrachtungen müssen wir den Wirkungsgrad der Verkehrsmittel in den Vordergrund stellen.

Die Grossstädte brauchen unbedingt die Massenverkehrsmittel. Das individuelle Verkehrsmittel ist hier fehl am Platze. In kleineren Städten kommen wir mit dem individuellen Verkehrsmittel aus, weil wir noch die nötigen Strassenbreiten und Parkplätze haben und finanzieren können. Bei Gebäuden mit starkem Publikumsverkehr müssen die notwendigen Freiflächen zum Parken vorhanden sein. Dies ist in kleineren amerikanischen Städten leicht durchführbar. In unseren kleineren und mittleren deutschen Städten, die einen







gewachsenen Stadtkern haben, ist dies schwer möglich. Ausgenommen davon sind Stadtgründungen im Mittelalter, bei denen man grosszügige Plätze angeordnet hat, auf denen die Bauern ihre Wagen abstellen konnten. Heute sind diese grossen Marktplätze und Freiflächen Parkplätze für Autos.

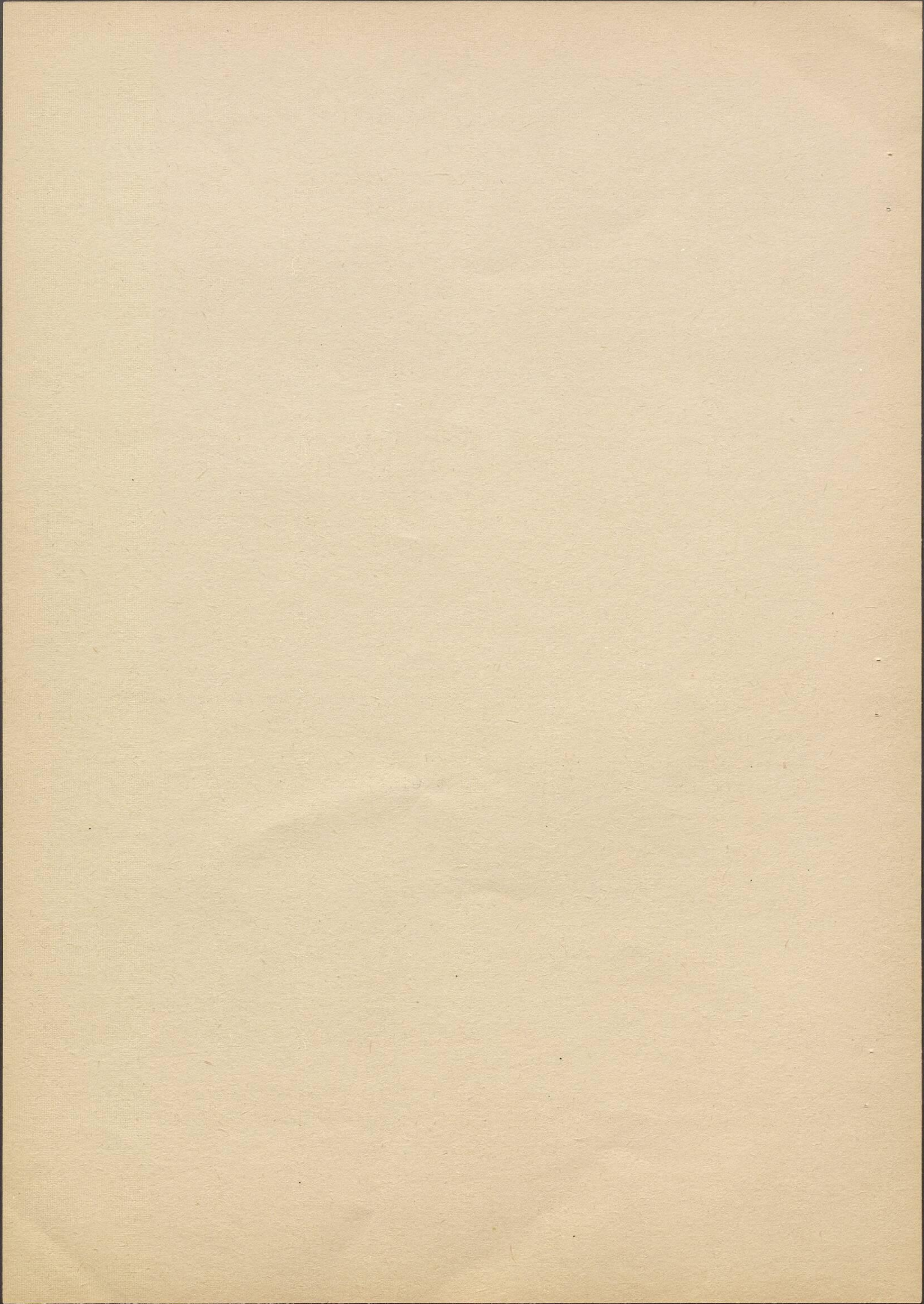
Es zeichnet sich heute klar ab, dass das sogenannte organische Wachsen unserer deutschen Städte zu Fehlleitungen führt, wenn wir nicht Verkehrsschwerlinien planen, die in den amerikanischen Städten bereits vorhanden sind. Die Voraussetzungen für Grossstädte in Deutschland sind ungünstiger als in Amerika. Kleine Städte, kleine Gemeinden haben bei uns eine andere Organisationsform wie eine Grossstadt. Die Umgestaltung der althergebrachten Form ist juristisch und grundstücksmässig äusserst schwierig.

Im Gegensatz dazu haben es die amerikanischen Städte viel einfacher. Der Raster, den die Vermessungsingenieure angeregt haben, um das Land vermessen und aufteilen zu können, ist praktisch das Grundgerippe für den Städtebau in den USA. Der Vermessungsraster ist gleichzeitig das Strassengerippe und das Landaufteilungsschema. Der Raster ist genordet. Es gibt auch einige Städte, bei denen die Strassen diagonal zum Raster führen (Queen Falls in Idaho und San Francisco). Aber das Grundschema des Rasters wird auf keinen Fall aufgegeben. Flüsse, Kanäle, Eisenbahnlinien folgen nicht dem Raster. Die grossen Vorteile dieses Systems sind: es schneiden sich nie mehr als zwei Strassen in einem Punkt (die einfache, rechtwinklige Kreuzung!). Das Grundmass des Rasters ist so gross, dass die Kreuzungen in einem verkehrsgünstigen Abstand zueinander liegen.

Durch den Raster sind Erschliessungsstrassen, die die Gebäude rückwärtig erschliessen, sehr leicht anzuordnen und sind daher in den Staaten überall zu finden. In den rückwärtigen Strassen befinden sich sämtliche Versorgungsleitungen. Die Feuerwehr hat auch immer die Möglichkeit, an jedes Haus des Gebäudekomplexes von der Rückseite heranzukommen.

Die Verkehrsschwerlinien, die dem Raster folgen und praktisch die Struktur im amerikanischen Städtebau darstellen, muss der deutsche Städtebauer bei seiner Studienreise klar erkennen. In Deutschland darf man die Städte nicht weiterwuchern lassen, sondern man muss die amerikanische Struktur übernehmen und auf die deutschen Verhältnisse abwandeln. Aus einem mittelalterlichen deutschen







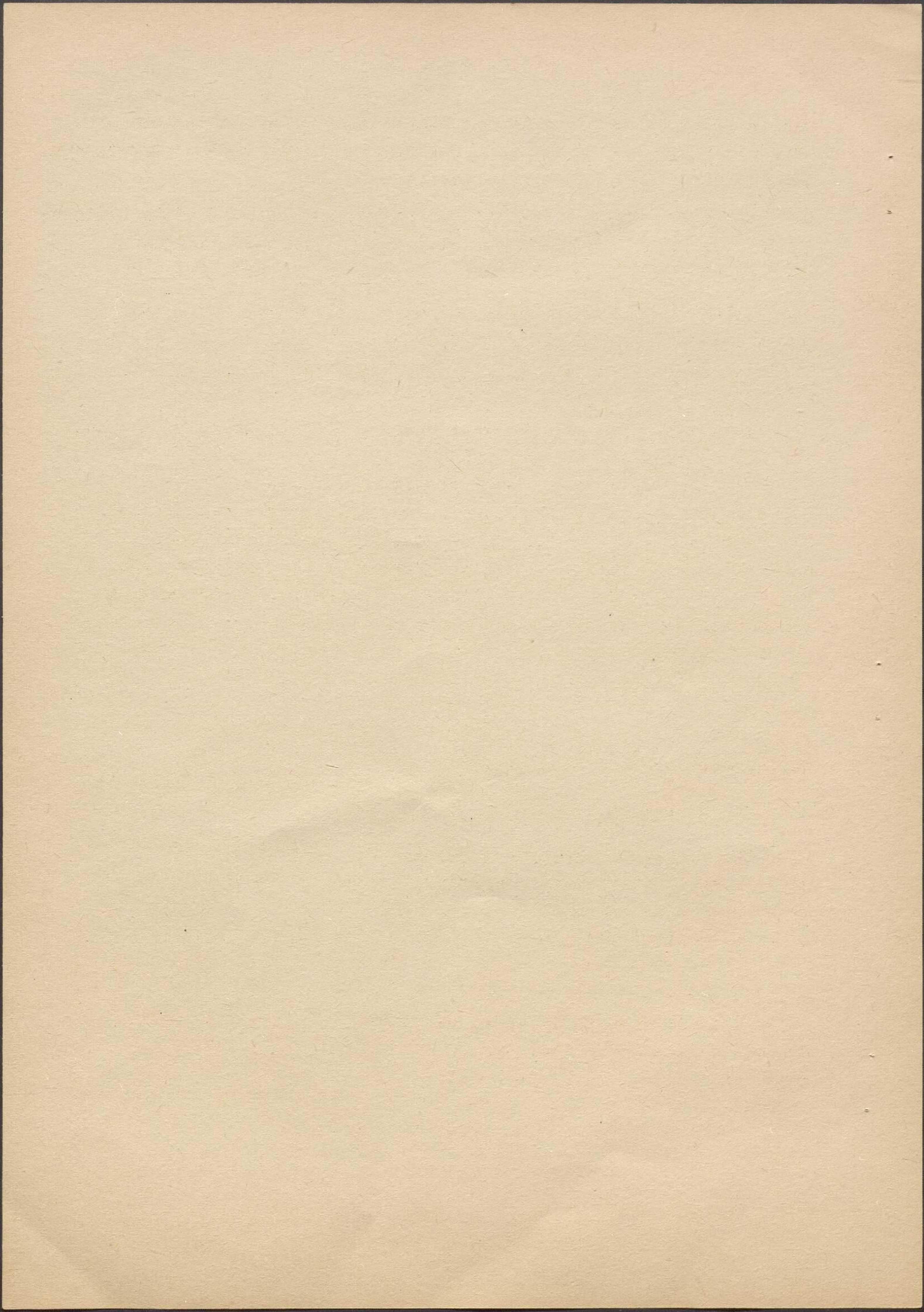
Stadtkern kann man nicht einen Stadtkern für eine deutsche Grossstadt entwickeln. Der alte deutsche Stadtkern war zu seiner Zeit für die Grösse der Stadt ideal (Ravensburg, Villingen, Rottweil, Landshut/Bayern), während er den Anforderungen des heutigen Durchgangsverkehrs und der Grösse der heutigen Städte nicht mehr gerecht werden kann. Wollen wir aber den alten Stadtkern beibehalten, so müssen wir Verkehrsschwerlinien analog dem amerikanischen System anordnen, die den alten Stadtkern weitestgehend entlasten. Nur so wird es möglich sein, das Neue mit dem Alten zu verbinden. So kann der alte Stadtkern noch lange seinen Anforderungen für den Fussgänger genügen. Die Abstellplätze für die Autos müssen um den Stadtkern herum angeordnet werden.

Die Überbetonung des allzu starken Rationalismus in den Vereinigten Staaten muss durch individuelle Gestaltung, wie wir sie in Deutschland haben, vermenschlicht werden, während umgekehrt unsere zu stark individuelle Städteplanung durch amerikanische Erkenntnisse auf ein grosszügigeres Niveau gebracht werden muss. Beim richtigen Einsatz der Verkehrsmittel können Fehlleitungen und grosse Gelder eingespart werden.

Hausformen (Hochhaus), die eine allzu starke Massierung von Menschen mit Fahrzeugen sind, können wir nicht ohne weiteres in unsere alten deutschen Städte einbauen. Wir müssen gleichzeitig - wenn wir in Deutschland Hochhäuser bauen wollen - analoge Verhältnisse zu den USA schaffen. Daraus ergibt sich, dass man amerikanische Verhältnisse nicht einfach gedankenlos auf deutsche übertragen kann und umgekehrt.

Zum Thema Wohnungsbau, das von der Städteplanung nicht getrennt werden kann, wird festgestellt, dass auch in den USA eine ähnliche Problemstellung zu erkennen ist wie bei uns. Die Menschen müssen ihrem Lebensstandard entsprechend untergebracht werden. Man kennt in den USA zwei Wohnformen: das Einfamilienhaus (residence), das in den mittleren und kleinen Städten überwiegt, und das Appartement-House. Letzteres finden wir meistens nur in Grossstädten. Da mit seiner wesentlich geringeren Lebensdauer der Häuser gerechnet wird, ist die Bauweise leichter als bei uns, aber dem Lebensstandard entsprechend stärker technisiert. Die technische Seite bringt für uns Deutsche viele Anregungen, aber in der Bauweise können wir es uns nicht erlauben, den Amerikanern zu folgen, da wir mit einer längeren Lebensdauer rechnen müssen, um die investierten Kapitalien amortisieren zu können.







Die Architektur muss der Topographie entsprechen. Aus diesem Grunde können wir Formen von Kalifornien nicht einfach für unsere süddeutschen Verhältnisse übernehmen.

Die Heizkalorie in den USA ist viel billiger als bei uns in Deutschland. Dadurch sind auch kostspieligere Bauformen von der wärte-wirtschaftlichen Seite möglich.

Der Hausbau wird meistens von Lebensversicherungen und Banken - weniger Eigenbau durch Selbsterstellung - betrieben. Die Mieten betragen im Durchschnitt ein Viertel des Nettoeinkommens (in Deutschland demgegenüber ein Fünftel).

Der Wohnhochbau ist den USA viel besser durchführbar als bei uns, weil alle technischen Einrichtungen dafür vorhanden sind. Der Staat finanziert grosse Wohnbauprogramme für die minderbemittelte Schicht. Die Miete ist stark herabgesetzt. Im Durchschnitt beträgt die Wohnfläche 10 - 15 qm pro Person. Die Grundstücksgrösse schwankt von 40 qm bis 200 qm pro Person. In Deutschland rechnen wir dagegen ungefähr 14 - 18 qm Wohnfläche pro Person. ~~und im Durchschnitt 50 qm Grundstückfläche pro Person.~~

Teilnehmer dieser Gruppen sind:

Hermann Ruch, Singen

Hannes Ott, Singen

Theopont Diez (Oberbürgermeister) Singen

Severin Kern (Oberbürgermeister) Villingen

Hans Briegel, Villingen

Ekkehard Melk, Villingen

Otto Dehmer, Offenburg

Manfred Wacker, Offenburg

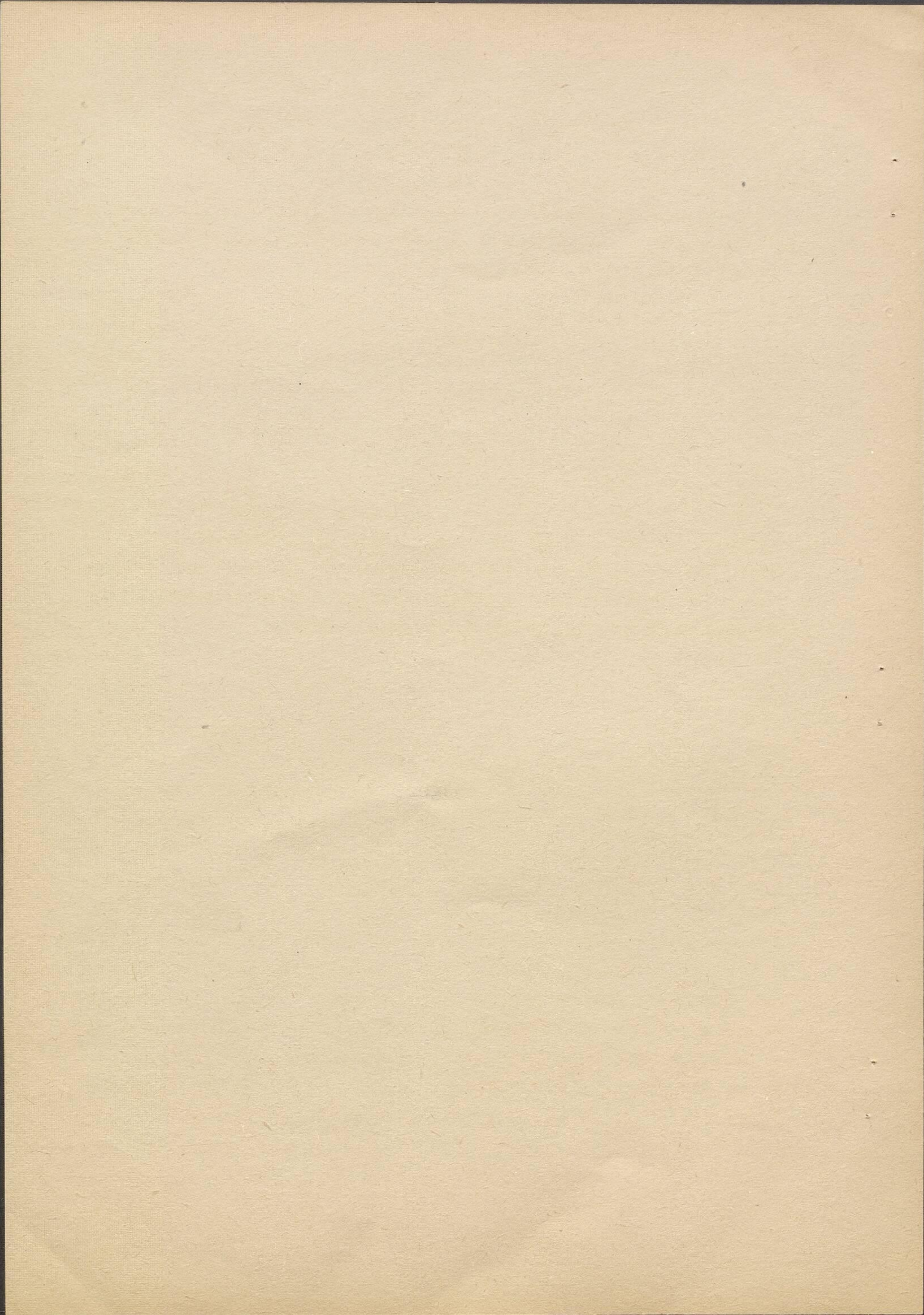
Karl Heitz (Oberbürgermeister) Offenburg

Karl Schweikhardt, Ravensburg

Johannes Koelle, Reutlingen

Otto Rall, Ulm.





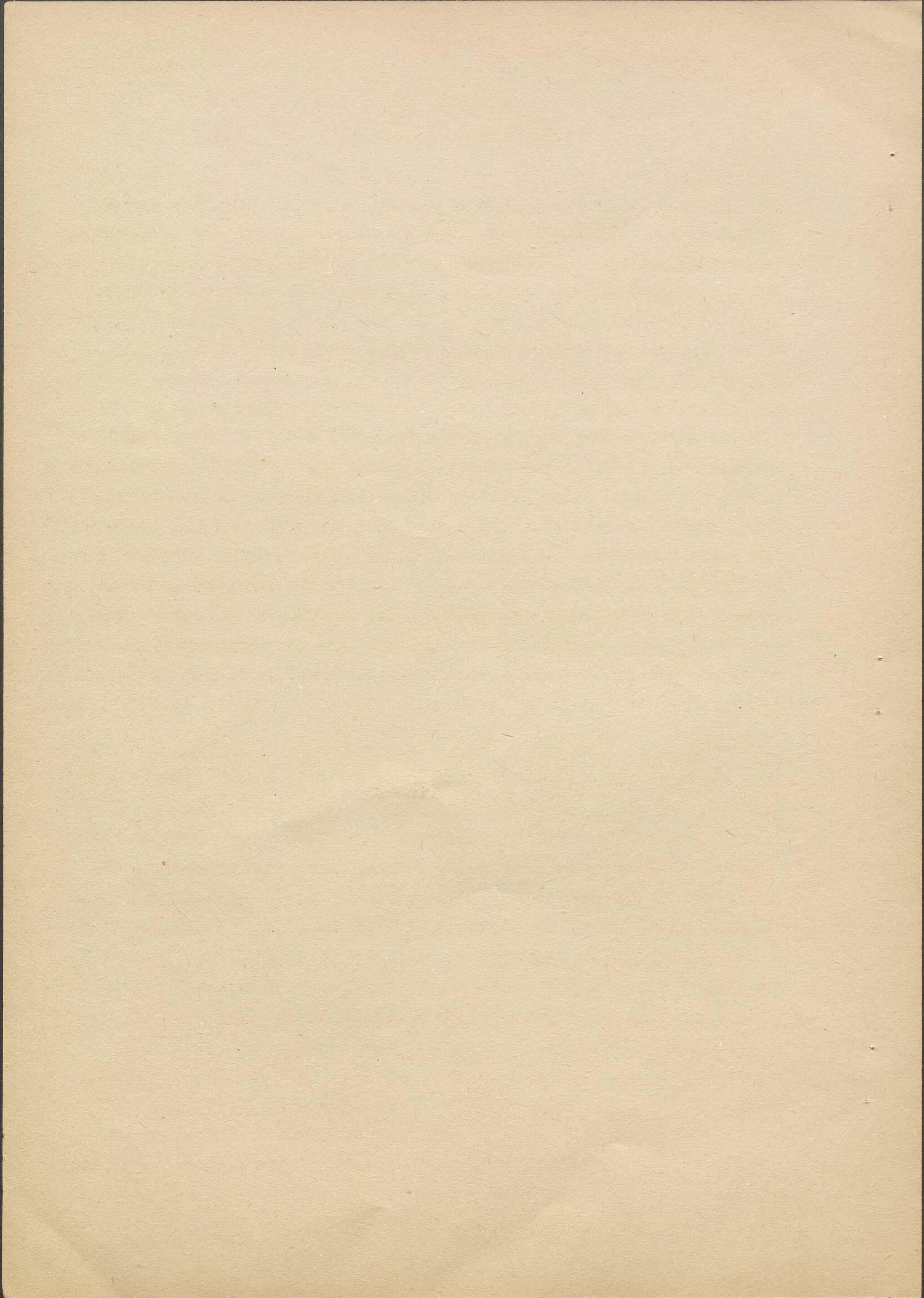


Schule und Erziehung

Das amerikanische Erziehungswesen ist zu verstehen aus der Entwicklung des amerikanischen Staatswesens. Die aus allen Nationen zusammenströmenden Siedler des großen Landes mußten zu einem Volkstum zusammengeschweisst werden. Dabei entwickelten sich eigentümliche Lebensformen und Ideale, die den Gedanken der Nachbarschaftshilfe zum tragenden Moment des Gesellschaftslebens machten. Die Erkenntnis, daß eine demokratische Ordnung nottat, zwang sie dazu, ein Programm aufzustellen. Ein eigenes Erziehungswesen sollte nach demokratischen Gesetzen die Lebensformen des Staatswesens und der Gesellschaft bestimmen. Entscheidend für die Gestaltung wurde das Wirken Jeffersons, der die Gedanken John Lockes zu staatlichen Maximen und damit auch zum Bildungsprinzip des amerikanischen Staatswesens machte. Daraus erklärt sich die Erziehungsgläubigkeit Amerikas, die sich in dem großen Interesse für die gesamte Jugendbildung wie auch in dem Vertrauen auf die Erwachsenenbildung (Bibliotheken) offenbart. Dieser geistigen Grundlage entstammt das besondere Bildungsziel der einzelnen Schulgattungen.

Im Unterschied zum europäischen Bildungswesen, das an der Tradierung der objektiven Kultur ausgerichtet ist, stellt das amerikanische Schulwesen den Versuch dar, die Jugend zur freien Persönlichkeit als Glied der Gemeinschaft zu bilden. Das erklärt die für den europäischen Betrachter auffällige Minderbewertung objektiver Schulkenntnisse, aber auch eine den europäischen Bildungsverhältnissen weitüberlegene Zurüstung des Jugendlichen für seine Bewährung im praktischen und gesellschaftlichen Leben. Auf der Grundlage der Locke'schen Philosophie vertritt die amerikanische Schule die Eigengesetzlichkeit des kindlichen Daseins und verzichtet weitgehend auf starre Forderungen, die sich auf Arbeitsverpflichtung des Schülers gründen. So wird die Schule zur gestalteten Lebenswelt des Kindes. Daraus resultiert die außerordentliche Freudigkeit des Schullebens und die ungezwungene Freiheit in der Haltung der amerikanischen Schüler, denen Minder-







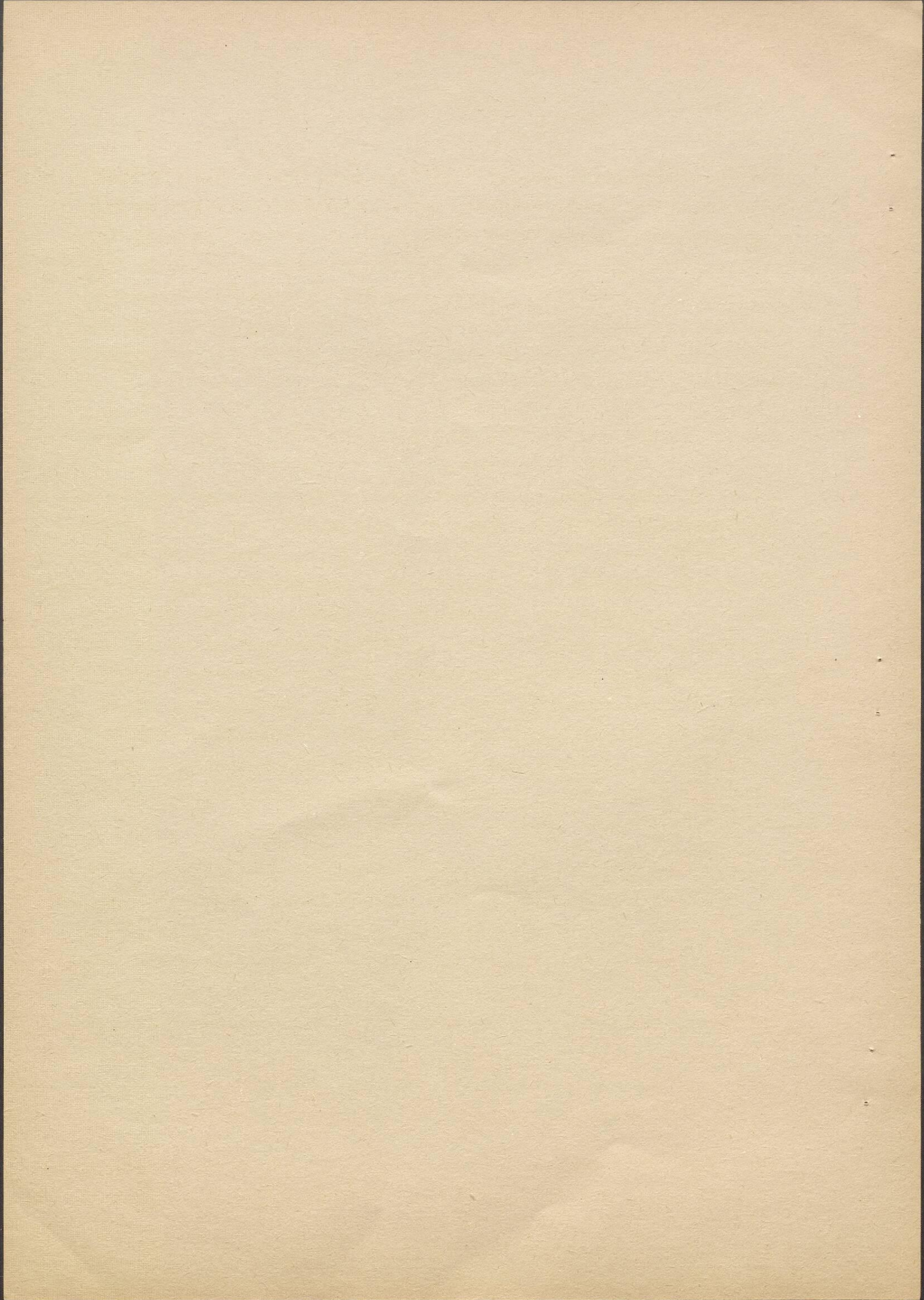
wertigkeitskomplexe erspart bleiben. Eine solche Bildungsform muß allerdings damit rechnen, daß wesentliche Anliegen an die Jugendbildung gelegentlich nicht erfüllt werden. Die High School insbesondere ist mit der europäischen Höheren Schule kaum vergleichbar, sie stellt vielmehr eine auf allgemeinbildende Ziele erweiterte Berufsschule dar. Wir sind der Meinung, daß sie die für deutsche Verhältnisse kennzeichnende berufliche Fachausbildung nicht zu ersetzen vermag.

Für die Formen der akademischen Ausbildung an Colleges und Universitäten ist es kennzeichnend, daß der reiferen Jugend strengere Forderungen gestellt werden, die sich an wissenschaftlichen Arbeitsformen und Forderungen der Pflichterfüllung orientieren. Das amerikanische Bildungswesen durch Bildungsanstalten ist also den europäischen Auffassungen über den Bildungsgang der Jugend genau entgegengesetzt: Es gewährt der Kindheit große Freiheit und bringt erst dem reiferen Jugendalter strenge Bindungen und Verpflichtungen. Sehr eindrucksvoll für den deutschen Besucher ist das reiche musische Leben auf breiter Grundlage in allen Schulgattungen von der High School an (Bildende Kunst, Musik, Schultheater). Interessant für den deutschen Beobachter ist es auch, daß die Leibeserziehung eine fast ausschließliche Angelegenheit der Schule ist.

Wertvoll erscheint dem deutschen Betrachter die Zentralisation aller mit der Erziehung und der Jugendbildung zusammenhängenden Fragen, auch der äußeren, in einem demokratisch aufgestellten Bildungsgremium, dem Scholl Board, mit seiner Spitze, dem Superintendent. Hier wirkt sich eine persönliche Verantwortung aus, die unter unmittelbarer Kontrolle der Öffentlichkeit steht. Wesentlich dabei ist die Regelung, daß hier der leitende Verantwortliche auf der kommunalen, nicht der staatlichen Ebene, und damit im unmittelbaren Kontakt mit seinem Bereiche steht.

Wenn auch die Eigengesetzlichkeit jedes Bildungswesens eine Übertragung der amerikanischen Formen auf deutsche Verhältnisse im





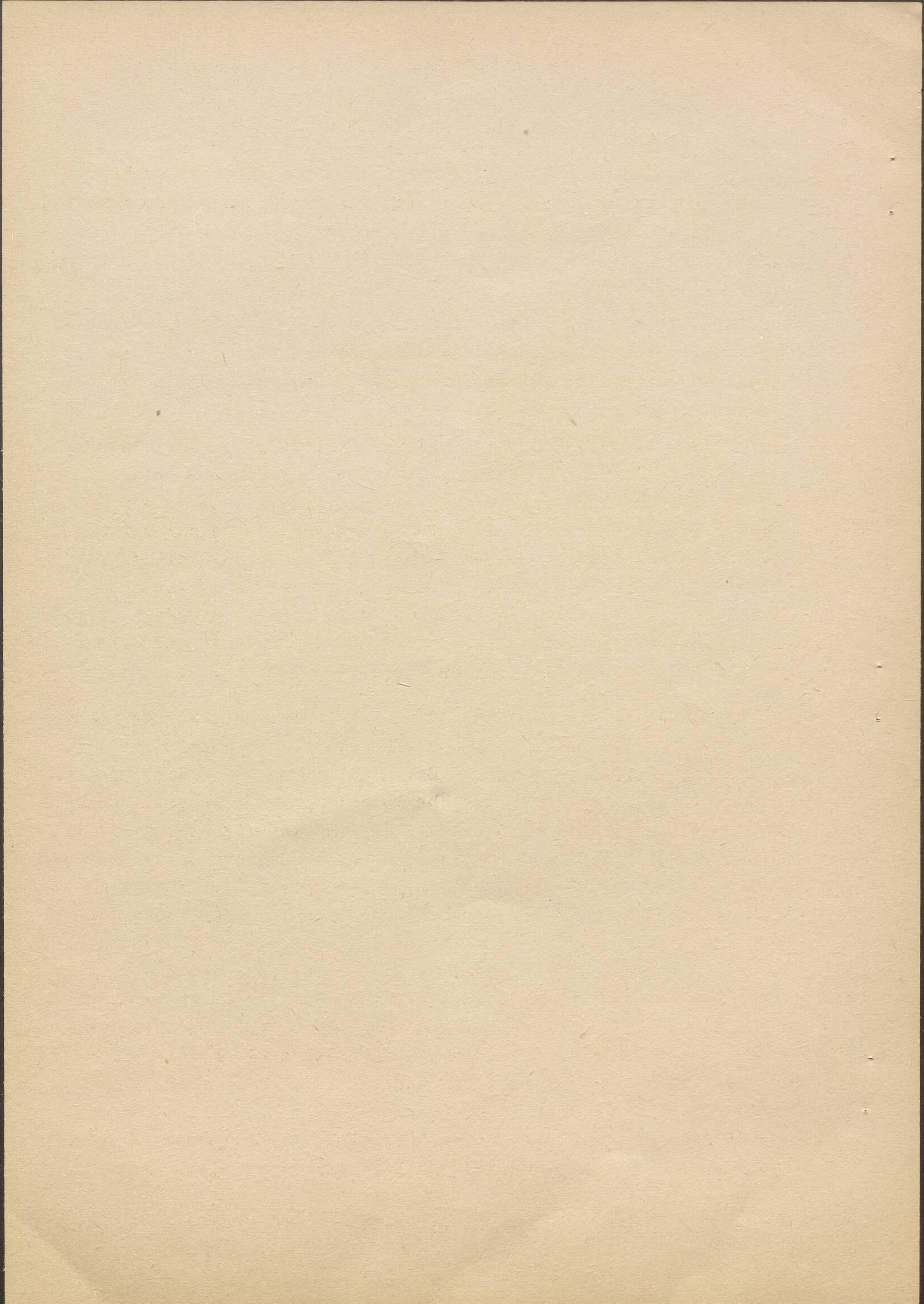


allgemeinen kaum zuläßt, so erscheint es uns durchaus denkbar, eine ähnliche Organisationsform auf kommunaler Grundlage auch im deutschen Bereich zu suchen.

Teilnehmer dieser Gruppen:

Professor Dr. Otto Kloeden, Reutlingen,  
Ingeborg Starkulla, Schwäbisch-Gmuend,  
Edeltraut Harter, Offenburg,  
Eva Jung, Offenburg,  
Dr. Gertrud Klein, Freiburg,  
Herta Wittmann, Ulm  
Herbert Wiegandt, Ulm,  
Josef Brauner, Ulm.







Gruppe III:  
Soziale Fragen.

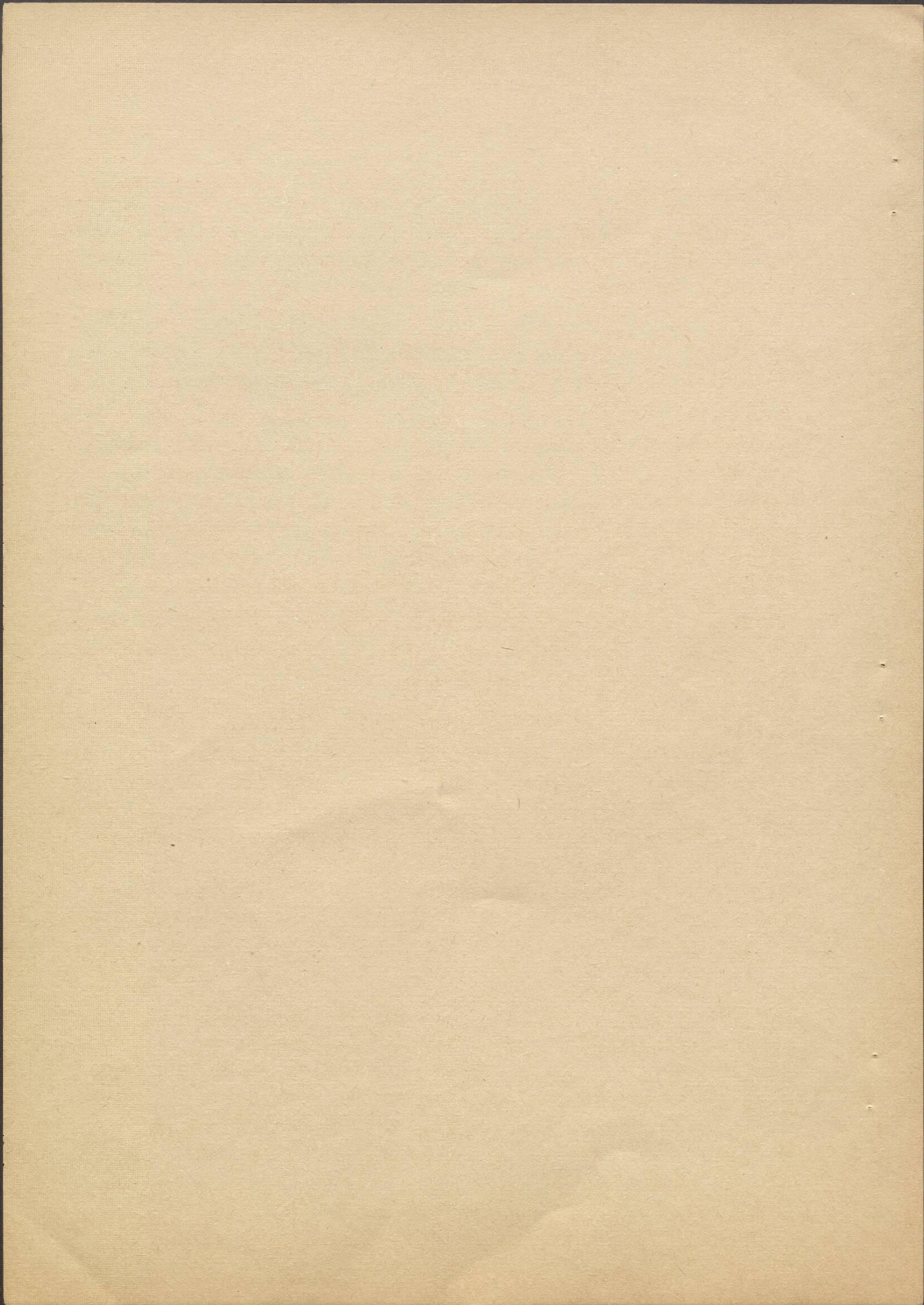
In der Arbeitsgruppe III wurden die Arbeitsgruppen zusammengefaßt, die im vorläufigen Tagesplan unter der Nr. 4 und 5 liefen, nämlich: lokale Presse, soziale Fragen und soziale Einrichtungen (Gesundheitswesen, Jugenderholung usw.)

Der Themastellung nach hatte sich diese Arbeitsgruppe mit Problemen zu befassen, die in der Biologie und dem sozialen Gefüge der Völker stark verwurzelt sind und deshalb nur vergleichsweise behandelt werden können.

Bei der Diskussion ging die Arbeitsgruppe von einer Äußerlichkeit aus. Sie stellte mit Genugtuung fest, daß für die Tagung ein Freitag und ein Samstagvormittag gewählt wurden, daß es also von dem Veranstalter als eine Selbstverständlichkeit betrachtet wurde, daß die Tagungsteilnehmer zum Wochenende bei ihren Familien sind und sich der Erholung widmen können. Damit war das Stichwort "Erholung" (Recreation) gegeben, das dazu führte, die ganze Diskussion unter drei Leitworte zu stellen, und zwar Health - Help - Hospitality (Gesundheit - Geben - Gastfreundschaft).

Health: Das freie Wochenende ist in den Vereinigten Staaten eine Selbstverständlichkeit. In Deutschland gehört es noch in weiten Kreisen der Bevölkerung in den Bereich der Wünsche und persönlichen Anliegen. Die Erscheinung der Überbelastung der verantwortungsvoll für die Allgemeinheit Tätigen erfordert gebieterisch, Wege zu suchen, auf denen möglichst alle Berufsschichten zu ausreichender Erholung gelangen. Das verlängerte Wochenende von Freitagabend bis Montagfrüh ist auch bei uns anzustreben. Dabei soll es dem Einzelnen überlassen bleiben, wie er diese Zeit gestaltet. Es ist zu hoffen, daß sie sinngemäß verwendet wird, und daß das ausgeprägte Vereinsleben mit seinen vielen Sitzungen, nicht nur in den Abendstunden, sondern auch zum Wochenende, bald eine erhebliche Einschränkung erfährt, wenn nicht ganz wegfällt. Voraussetzung zur sinnvollen Freizeitgestaltung ist eine Umgestaltung des häuslichen Lebens, der Gewohnheiten und auch der Schulzeit. Die Recreation in der amerikanischen Form braucht und kann nicht kopiert werden. Es kommt vielmehr darauf an, den Grundgedanken des Sozialen von ihr zu übernehmen.







Frage: Wie kommen wir zu einer sinnvollen Freizeitgestaltung?

Antwort: Jeder Einzelne soll in seinem Kreis darauf hinwirken, daß eine andere Einstellung zum Leben gefunden wird!

Die aus der Zeit entsprungene Hast und der aus dem schicksalshaf-ten Geschehen entstandene Wunsch der möglichst raschen finanziellen Gesundung darf nicht zu einem Raubbau an Körper und Geist führen. Körper und Geist sollen vielmehr in regelmäßigen Abständen zur Ruhe kommen und dadurch wiederum die Spannkraft gewinnen, die im täglichen Arbeitsleben notwendig ist.

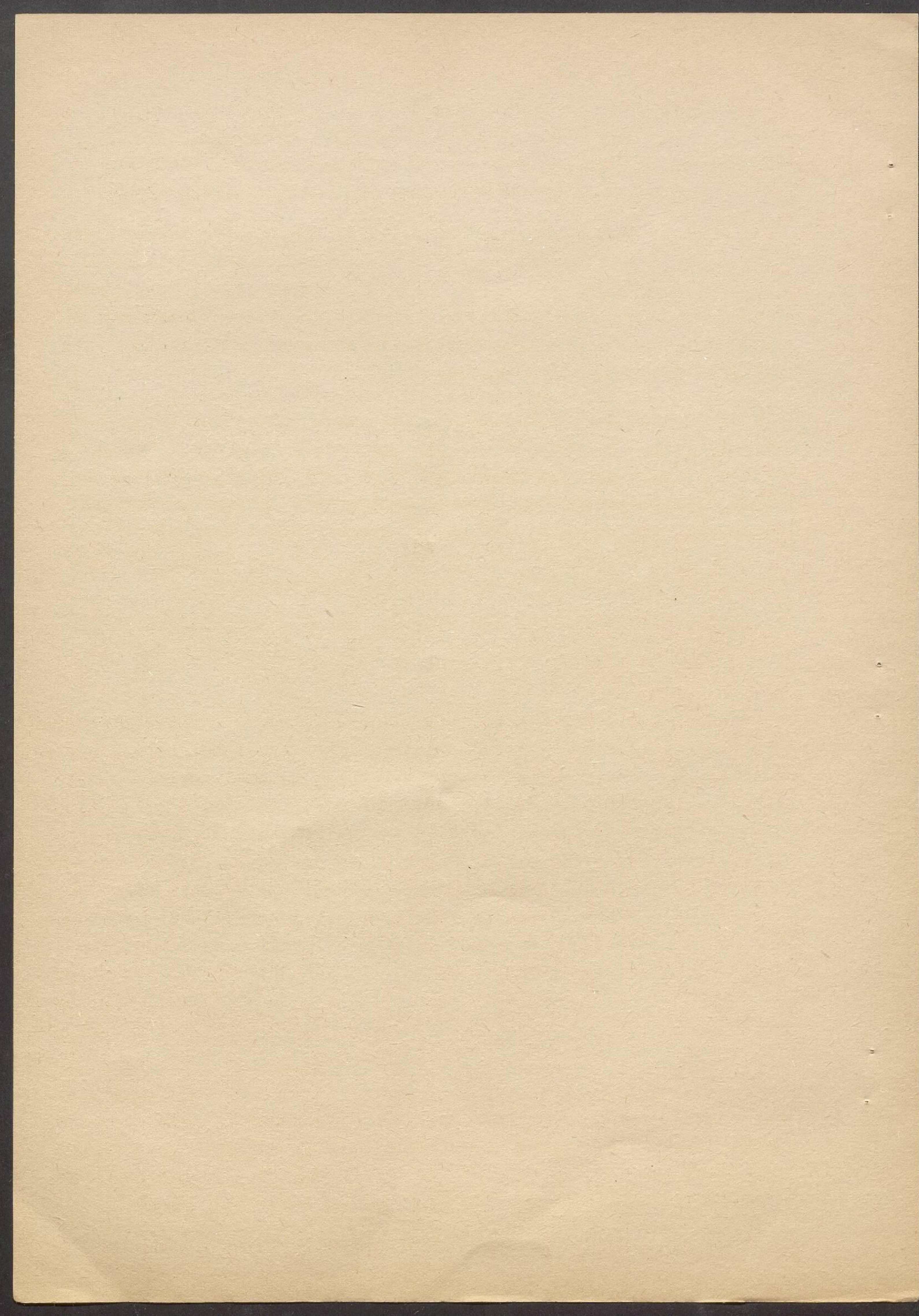
Auf dem Gebiet des Gesundheitswesens können die Vereinigten Staaten als vorbildlich bezeichnet werden. Der Unfall- und Arbeitsschutz wird bei uns in der Gegenwart zwar auch mehr betont, doch ist die "first safety" ein in den Staaten geflügeltes Schlagwort der ganzen Nation geworden. Es gilt bei uns auf diesem Gebiet noch vieles aufzu-holen, nicht nur auf diesem, sondern auch auf dem Gebiet der Über-wachung der Lebensmittel- und der Versorgungsbetriebe.

Die regelmäßige Kontrolle der Betriebe und die Bekanntgabe ihrer Eingruppierung nach der Qualität und ihrem hygienischen Zustand wird als nachahmenswert empfohlen.

Help: Allgemein wurde zum Ausdruck gebracht, daß die Privatinitiati-ve auf dem Gebiet der sozialen Fürsorge und der gegenseitigen Hilfs-bereitschaft in den U.S.A. vorbildlich ist. Es ist auffallend, wie die an und für sich noch junge deutsche Sozialgesetzgebung zu einer völligen Gleichgültigkeit und Vernachlässigung der Sicherung der Selbstversorgung geführt hat. Der Gedanke der Selbstverantwortlich-keit ist im Laufe der Zeit verkümmert. Daher ist es auch nicht ver-wunderlich, daß die selbstverständliche Hilfsbereitschaft gegenüber einem in Not geratenen Mitmenschen durch den Ruf nach der staat-lichen Hilfe ersetzt wird.

Es wurde aber nicht verkannt, daß die Reserven zur Hilfeleistung im amerikanischen Volk größer sind als bei uns. Dennoch kann nicht übersehen werden, daß das persönliche Verantwortungsgefühl für den Mitmenschen bei uns mehr und mehr auf den Staat und auf Organisa-tionen abgewälzt wurde. Dabei kann doch die Verpflichtung, dem Nächsten zu helfen, nicht durch einen Beitrag zu einer Vereinigung abgelöst werden.







Unverkennbar ist der Einfluß der Kirche im öffentlichen Leben, besonders auf dem sozialen Sektor. Dies ist umso erstaunlicher, als Kirche und Staat in Amerika völlig getrennt sind und sich die Kirche auf rein privater Grundlage durch die persönlichen Beiträge der Gemeindeglieder erhält. Die tätige Nächstenliebe des praktischen Christentums ist auf allen Gebieten spürbar und ersetzt auf weiten Gebieten die öffentliche Hilfe.

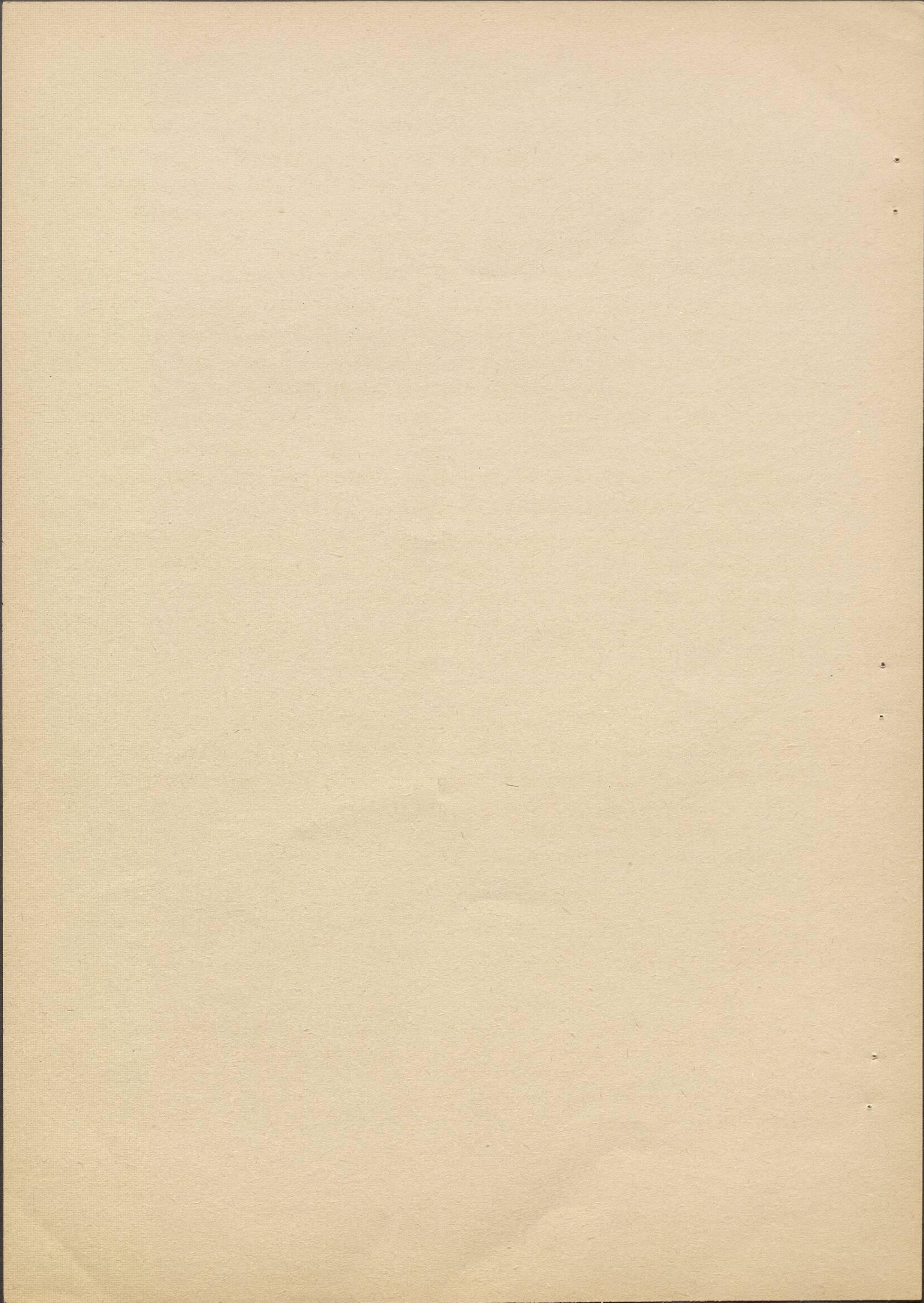
Als Nutzanwendung für unser soziales Leben wird empfohlen, die Sammlungen der einzelnen Wohlfahrtsorganisationen zusammenzulegen und die gemeinsame Sammelzeit auszudehnen, um überhaupt ein wirkungsvolles Ergebnis für die einzelne Organisation erzielen zu können. Eine weitgehende Angleichung an die Organisation des "Community Chest" scheint möglich, denn die routinemäßig in kurzen Zeitabständen aufeinander folgenden Sammlungen der verschiedenen Verbände lähmen die Gebefreudigkeit.

Es wird als eine vornehmliche Aufgabe betrachtet, in den breitesten Schichten des Volkes eine echte Hilfsbereitschaft auch in den kleinen Notfällen des Alltags zu wecken.

Als Detailgebiet wurde die Jugendfürsorge behandelt, in der die Amerikaner einen erstaunlichen Optimismus an den Tag legen. Als Beispiel wurde die Erziehung von Jugendlichen in sogenannten Boys-Town angeführt, in denen die gefährdeten oder gestrandeten Jugendlichen in der Gemeinschaft wieder zu brauchbaren Menschen heranwachsen. Dabei werden, was besonders bemerkenswert erscheint, ganz einfache Methoden angewendet, indem man z.B. die Jugendlichen sich selber Gesetze geben läßt, nach denen sie leben. Auch unser Bestreben müßte es sein, die Eigenverantwortung und Eigenerziehung der jungen Menschen zu fördern und ihnen in der Gesellschaft, wie auch im Beruf eine echte Chance zu geben, die in ihnen wiederum das Gefühl der persönlichen Würde und Gleichwertigkeit hervorruft. In dieser Richtung, so wurde gesagt, sind in Deutschland schon erfreuliche Ansätze vorhanden, doch fehlt leider auch auf diesem Gebiet die tätige Mitarbeit des einzelnen Bürgers und die Unterstützung von privater Seite. Selbst die Mithilfe der Eltern läßt in vielen Fällen zu wünschen übrig.

Im Rahmen der Diskussion der Jugendfürsorge wurde, ausgehend von den Erfahrungen in Amerika, die Notwendigkeit der allgemeinen Einführung des neunten Schuljahres als Jugendbildungsjahr hervorgehoben.







Hospitality: Sie ist ein erfreulicher Ausfluß der allgemeinen sozialen Haltung des amerikanischen Volkes; geboren in der Pionierzeit und wachgehalten durch die Notwendigkeit der Nachbarschaftshilfe in den Wechselfällen des Lebens, hat sie sich bis auf den heutigen Tag in beinahe unverfälschter Weise erhalten.

Es ist verständlich, daß bei uns durch das Erlebnis zweier schicksalshafter Kriege und der daraus entstandenen Folgen ein starker Selbsterhaltungstrieb und eine gewisse Abkapselung entstanden sind; es gilt jedoch, die unverkennbar vorhandenen guten Kräfte in weiten Teilen unseres Volkes wieder anzusprechen und vor allem auch die Jugend vor einer Überschätzung des rein Materiellen zu bewahren.

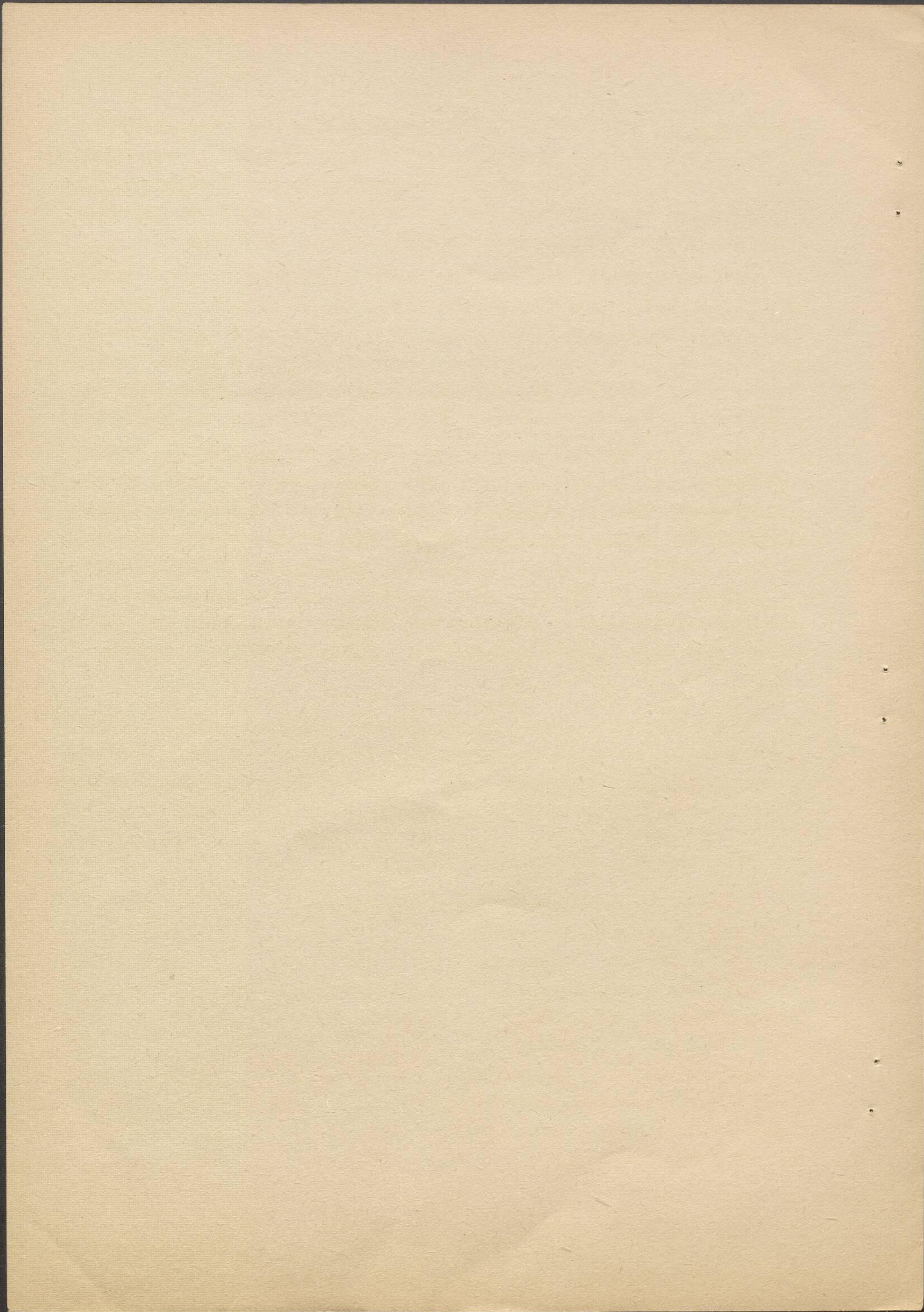
Die Frage, wie die Ziele, die sich aus der Diskussion der einzelnen Punkte herauschälen, erreicht werden können, führte zu der Überzeugung, daß vor allem die Presse und die bestehenden Organisationen <sup>über</sup> ihr eigenes Anliegen hinaus (wie in den U.S.A. etwa vorhandene Clubs) die Aufgabe haben, den Bürger- und Gemeinschaftssinn zu wecken, und die Bürger neben ihren eigenen Bedürfnissen auch die großen gemeinsamen Aufgaben von Stadt, Land, Staat und Gesellschaft und ihren persönlichen Anteil daran erkennen zu lassen.

Die Gruppe war sich darin einig, daß die erkannten Aufgaben und gesteckten Ziele nicht in kurzer Zeit zu erreichen sind, sondern der unablässigen Mitarbeit jedes einzelnen Bürgers und das ständige Zusammenwirken aller Kräfte erfordern.

Der Arbeitsgruppe III gehörten an:

Dr. Alfred Gailer (Vorsitzender), Offenburg,  
Dr. Hanns Hufnagel, Heidelberg,  
Frau Henny Koenig, Pforzheim,  
Dr. Kurt Pohl, Freiburg,  
Hermann Walter, Karlsruhe,  
August Furrer, Karlsruhe,  
Dr. Irmgard Meinke, Villingen,  
Frau Albertine Maier, Ravensburg,  
Reinhold Jablonski, Reutlingen,  
Werner Blum, Pforzheim.







T e i l n e h m e r l i s t e .

Schwaebisch-Gmuend

Ingeborg Starkulla

Mannheim-Heidelberg

Dr. Hanns Hufnagl

Offenburg

Karl Heitz (Oberbürgermeister)

Edeltraut Harter

Dr. Alfred Gailer

Otto Dehmer

Manfred Wacker

Eva Jung

Reutlingen

Oskar Kalbfell (Oberbürgermeister)

Johannes Koelle

Reinhold Jablonski

Professor Dr. Otto Kloeden

Ulm

Herta Wittmann

Herbert Wiegandt

Josef Brauner

Otto Rall

Pforzheim

Henny Koenig

Werner Blum

Villingen

Severin Kern (Oberbürgermeister)

Dr. Irmgard Meinke

Ekkehard Melk

Hans Briegel

Singen

Theopont Diez (Oberbürgermeister)

Hannes Ott

Hermann Ruch

Freiburg

Dr. Gertrud Klein

Dr. Kurt Pohl

Ravensburg

Karl Schweikhardt

Albertine Maier

Karlsruhe

Hermann Walter

Elisabeth Nueckel

August Furrer



