

## RAUMPLANUNG – INSTRUMENT DER OBRIGKEITSSTAATLICHKEIT ODER INSTRUMENT EINER DEMOKRATISCHEN KULTURLANDSCHAFTSGESTALTUNG?

Anmerkungen zum Beitrag von LUTZ HOLZNER

AXEL PRIEB

*Summary:* Spatial planning – instrument of blind faith in authority or instrument of democratic development of European cultural landscape?

This paper is a response to the statements of HOLZNER published in this issue. The author cannot agree with HOLZNER's attitude towards German spatial planning in which HOLZNER recognizes strong tendencies for a blind faith in authority. In the author's estimation it is not justified to make a direct connection between the Third Reich ideology and public influence on land use and housing development today. On the contrary, the author is convinced that spatial planning is an unpopular but necessary instrument of a democratic society which has realized that natural resources are limited and which has decided upon a sustainable use of space. The author sees some challenges which spatial planning and planning politicians have to accept (e.g. diversifying life styles, changing housing preferences and an increased importance of post-suburban neighbourhoods). The development control by binding plans must be supplemented by extended use of market forces and contract solutions. Though the freedom of the individual has its limits where it restricts the quality of life of other individuals or causes economic or ecological damage. The preserving of European cultural landscapes and of the European city is a primary political goal not only in Germany. To achieve this goal, spatial planning can make an important contribution.

*Zusammenfassung:* Bei dem vorliegenden Beitrag handelt es sich um eine Replik auf die Thesen von HOLZNER, die in diesem Heft abgedruckt sind. Der Verfasser teilt nicht die Einschätzung HOLZNERs bezüglich der deutschen Raumplanung, in der dieser starke Anzeichen für obrigkeitsstaatliche Tendenzen sieht. Außerdem hält es der Verfasser nicht für berechtigt, eine direkte Linie von der Ideologie des Dritten Reiches zu heutiger öffentlicher Einflußnahme auf die Bodennutzung und die Siedlungsentwicklung zu ziehen. Vielmehr ist der Verfasser der Überzeugung, daß räumliche Planung ein unpopuläres, aber notwendiges Instrument einer demokratischen Gesellschaft ist, die sich der Begrenztheit natürlicher Ressourcen bewußt ist und sich zur nachhaltigen Nutzung der Fläche entschieden hat. Der Verfasser sieht eine Reihe von Herausforderungen, denen sich die räumliche Planung und die verantwortlichen Politiker und Politikerinnen stellen müssen – so die Individualisierung der Lebensstile, geänderte Wohnwünsche und die gestiegene Bedeutung „postsuburbaner“ Quartiere. Eine verstärkte Nutzung der Marktkräfte und vertraglicher Lösungen muß die Steuerung über verbindliche Pläne ergänzen. Allerdings hat die Freiheit des Einzelnen dort ihre Grenzen, wo die Lebensqualität anderer beeinträchtigt wird oder volkswirtschaftliche und ökologische Schäden drohen. Der Erhalt der europäischen Kulturlandschaft und der europäischen Stadt ist ein hohes politisches Ziel nicht nur in Deutschland, zu dessen Erreichung die räumliche Planung einen wichtigen Beitrag leisten kann.

### *1 Räumliche Planung in der deutschen und europäischen Gegenwartsgesellschaft*

Städtebau und Raumordnung müssen als räumlich konkretisierte Gesellschaftspolitik verstanden werden. Als in der Planungspraxis stehender Geograph habe ich mit großem Interesse die Ausführungen meines amerikanischen Kollegen HOLZNER über kommunitäre und ‚demokratisierte‘ Kulturlandschaften gelesen. Je weiter ich allerdings las, desto mehr wuchs nicht nur meine Bereitschaft, sondern auch mein Bedürfnis, zumindest einige der Bewertungen HOLZNERs zu kommentieren. Da ich aus dem Artikel einen starken Anspruch auf Absolutheit und gleichzeitig eine Reihe von Mißverständnissen herauslas, freue ich mich über die von der Schriftleitung der ERDKUNDE angebotene Möglichkeit, den Thesen HOLZNERs eigene Einschätzungen zur Raumplanung in Deutschland und Europa

gegenüberzustellen. Insbesondere möchte ich mich dabei mit HOLZNERs Grundmotiv auseinandersetzen, der in unserer Kulturlandschaftsgestaltung vor allem obrigkeitsstaatliche Tendenzen sieht, denen er die „demokratisierte Landschaft des Individualismus“ in den USA gegenüberstellt.

Angesichts des gesellschaftspolitischen Stellenwertes räumlicher Planung ist der von HOLZNER gewählte Ansatz zweifelsohne legitim, auch die allgemeineren gesellschaftlichen und historischen Hintergründe deutscher Planungspolitik auszuleuchten. Da HOLZNER mehrfach auf die Zeit des Nationalsozialismus zurückgreift und direkte Verbindungslinien in die Gegenwart zieht, möchte ich eingangs klarstellen, daß für mich der 8. Mai 1945 der Tag der Befreiung ist und mir bewußt ist, daß der Sturz des Nationalsozialismus für meine Generation die Voraussetzung gewesen ist, daß wir heute in einer freiheitlichen Gesellschaft leben können.

Der damalige Bundespräsident RICHARD VON WEIZSÄCKER hat in seiner Rede zum 8. Mai 1985 unmißverständlich dargelegt, was wir aus unserer Geschichte zu lernen haben. Mit Blick auf meine Generation hat er gesagt, daß wir zwar nicht verantwortlich sind für das, was damals geschah – daß wir aber verantwortlich sind für das, was in der Geschichte daraus wird (WEIZSÄCKER 1987). Deswegen berührt es mich sehr, daß HOLZNER Anlaß sieht, heutige gesellschafts- und planungspolitische Entscheidungen in einer gefährlichen Nähe zu Obrigkeitsstaatlichkeit und Faschismus zu sehen. Daß HOLZNER unsere demokratisch legitimierte bzw. kontrollierten Institutionen („sogenannte Regierung“) pauschal als oligarchische privilegierte Gruppen bezeichnet, muß er selbst verantworten – interessant wäre es aber zu wissen, ob er diese Einschätzung generell gegenüber den Volksvertretungen und Regierungen demokratischer Staaten hegt oder ob dies eine spezifische Einschätzung der deutschen Politik ist. Ganz deutlich wird, daß das von HOLZNER vertretene Demokratieverständnis – vorrangig getragen von einem dezentralistischen Staatsaufbau und der Betonung individueller Freiheiten – kaum kompatibel ist mit dem in Deutschland vorherrschenden Verständnis von Demokratie, bei dem die Teilhabe möglichst aller an staatlichen und kommunalen Entscheidungen im Mittelpunkt steht. Dies wären allerdings Themen für eine demokratiethoretische Auseinandersetzung, die mit kompetenten Vertreterinnen und Vertretern der Politik- und Sozialwissenschaften zu führen wäre.

Wenn ich mich auf unmittelbar planungsrelevante Ausführungen HOLZNERs konzentriere, so ist leider festzustellen, daß HOLZNER (glücklicherweise) irrt, wenn er die Entscheidungsträger über räumliche Planungen als „nicht gewählt“ bezeichnet. Gemeinde- und Stadtvertretungen, Kreistage, Regionale Planungsversammlungen und Landtage, die politische Verantwortung für Stadt-, Regional- und Landesplanung tragen, sind hierfür so legitimiert wie es in einer repräsentativen Demokratie weltweit üblich ist. Natürlich sind die administrativen Befugnisse auf Behörden übertragen, die stets eine gewisse Eigendynamik entwickeln – aber bis zu obrigkeitsstaatlicher Willkür ist der Weg doch noch sehr weit. Zum einen werden Behörden durch die genannten demokratischen Gremien kontrolliert, zum anderen kennt unsere Verwaltungsgerichtsbarkeit – sicherlich auch wegen des Mißbrauchs staatlicher Gewalt in der deutschen Geschichte – so starke Rechtsschutzmöglichkeiten für einzelne Bürgerinnen und Bürger wie eigentlich nur denkbar. Im übrigen basiert die von HOLZNER tendenziell als undemokratisch kritisierte räumliche Planung in Deutschland auf einschlägigen Bundes- und Landesge-

setzen, in denen das Primat der Politik festgeschrieben ist. Für die Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms des Großraums Hannover, für das ich fachliche Verantwortung trage, kann ich versichern, daß es neben der Abstimmung des Planentwurfs mit den Kommunen und zahlreichen anderen Beteiligten durchaus intensive Diskussionen in den politischen Gremien, d. h. den Ausschüssen und der Versammlung des Kommunalverbandes Großraum Hannover, um die Zielsetzungen und Inhalte des Programms gegeben hat. Dabei gab es breite Einigkeit über bestimmte Grundlinien – etwa die Zuordnung der Siedlungsentwicklung auf die Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel oder die restriktive Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Natürlich haben die politischen Beratungen in einer Reihe von Punkten zu einer Korrektur bzw. Rücknahme von Verwaltungsvorschlägen geführt. Es hat aber durchaus auch Wünsche zur Verschärfung insbesondere der siedlungsflächenbezogenen Ziele gegeben. Im Ergebnis haben die Abgeordneten von CDU, SPD und F.D.P. mit der überwältigenden Mehrheit von 26 Stimmen das Programm als Satzung (d. h. als kommunales Gesetz) beschlossen, während die beiden Angeordneten von Bündnis 90/GRÜNE vor allem wegen der ihrer Einschätzung nach zu liberalen Flächenpolitik dagegen gestimmt haben. Insofern vermag ich die Kritik HOLZNERs an selbstherrlichem Handeln von Behörden nicht nachvollziehen.

Erwähnenswert erscheint mir in diesem Zusammenhang ein Hinweis auf die Region Stuttgart, wo das politische Beschlußgremium, die Regionalversammlung, im Gegensatz zu den meist indirekt gewählten Beschlußgremien anderer Regionalverbände unmittelbar von der Bevölkerung gewählt wird. In der bundesweit beachteten politischen und juristischen Auseinandersetzung um die Genehmigung eines großflächigen Einkaufszentrums zeigte sich, daß die unmittelbar gewählten Politikerinnen und Politiker noch viel konsequenter eine geordnete Raumstruktur einforderten als das (staatliche) Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde. Als anderes Beispiel, das seinerzeit bundesweite Aufmerksamkeit erfuhr, ist die Ansiedlung eines Daimler-Benz-Zweigwerkes in der badischen Stadt Rastatt Ende der 80er Jahre zu erwähnen. Die Politiker und Politikerinnen in der Stadt Rastatt sowie im Regionalverband Mittlerer Oberrhein wollten damals die Ansiedlung des Werkes ermöglichen, weil für sie die damit entstehenden Arbeitsplätze absolute Priorität hatten. Als unumgängliche Voraussetzung für die Ansiedlung des Werkes in den Rastatter Rheinauen beschlossen sie im April bzw. Oktober 1986, den Flächenutzungsplan bzw. den Regionalplan zu ändern, da

beide Pläne einen Vorrang für den Landschaftsschutz ausweisen. Unabhängig davon, wie die beiden Beispiele im einzelnen bewertet werden, zeigen sie doch, daß es auch bei raumordnungspolitischen Entscheidungen einen Pluralismus gibt und daß die Entscheidungen abhängig sind vom lokalen und parteipolitischen Kontext des jeweiligen Falls.

Ich sehe in Deutschland (immer noch) einen breiten gesellschaftlichen Konsens darüber, daß sich unsere Raumstruktur nicht zufällig entwickeln soll und Entscheidungen darüber den demokratisch gewählten Gremien (und nicht einzelnen privaten Akteuren) überlassen werden sollen. Auch wenn einzelne Individuen gerne von den geltenden Regeln entbunden wären, will die Gemeinschaft nicht die Folgen und Einschränkungen tragen, die sich aus der Summe der Egoismen ergeben. Dahinter steht zweifelsohne ein anderes gesellschaftliches Werte- und Normensystem als in den Vereinigten Staaten. Es ist nicht mein Anliegen, von deutschen Themen abzulenken, aber mir erscheint doch der Hinweis sinnvoll und legitim, daß dieses Werte- und Normensystem eher ein europäisches als ein deutsches ist. Die Verpflichtung, den europäischen Anteil am Weltkulturerbe zu bewahren – und unsere Städte mit ihren Bauten nehmen hier eine wichtige Position ein – wird aktiv und engagiert von allen europäischen Staaten getragen. Und auch der Einfluß des Staates auf die Raumentwicklung wird breit bejaht – beispielhaft möchte ich auf das vor wenigen Jahren novellierte Raumordnungsgesetz Frankreichs hinweisen, in dem die Rolle des Staates als „Garant des Gemeinwohls“ deutlich betont wird (vgl. KISTENMACHER u. CLEV 1996, 271). Daß wir durchaus selbstbewußt zu unserer europäischen Kulturlandschaft stehen, wird aus dem Vorwort des sicherlich nicht des obrigkeitsstaatlichen Denkens verdächtigen dänischen Umweltministers SVEND AUKEN zum Entwurf des aktuellen dänischen Raumordnungsberichts deutlich:

„Viele der (großen) Gebiete, (die bereits für Gewerbe ausgewiesen sind), liegen außerhalb der Städte. Dies schafft ein unvorteilhaftes Siedlungswachstum, das die klare Grenze zwischen Stadt und Land zerstört, die über viele Jahre dänische Stadtplanung und Naturschutz gekennzeichnet haben. Wir dürfen entlang unserer Autobahnen keine amerikanischen Zustände bekommen. Das verunstaltet Dänemarks Landschaften und zerstört unsere Städte. Und es erzeugt mehr Verkehr. Wenn Betriebe und Siedlungswachstum gestreut werden, wird es außerdem schwer, den öffentlichen Verkehr funktionsfähig zu erhalten.“ (Miljø- og Energiministeriet 1999, 4; Übers. durch den Verf.)

Mit diesen Verweisen, die ohne Schwierigkeiten um Beispiele aus anderen europäischen Staaten angereichert werden könnten, erscheint es mir belegt, daß es nicht nur in Deutschland, sondern in Europa einen

ausgeprägten Willen gibt, die Kulturlandschaft aktiv und entsprechend einem politisch definierten Leitbild zu entwickeln, und den Staat nicht aus seiner Pflicht zu entlassen, dem Gemeinwohl auch gegenüber individuellen Einzelinteressen zur Geltung zu verhelfen. Dies hat wohl kaum etwas mit obrigkeitsstaatlicher Willkür oder völkisch-nationaler Bewußtseinsprägung zu tun, sondern ist eine ebenso bewußte politische Entscheidung wie die von HOLZNER zitierte Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger von Los Angeles für eine nicht-urbane Siedlungsstruktur.

Angesichts der m. E. einseitigen und polemischen Argumentation HOLZNERs sei der Hinweis erlaubt, daß sich jede Gesellschaft „kulturraumspezifisch“ ihre Normen setzt. Diese sind – je nach historisch-politischem Kontext – in unterschiedlichen Bereichen des Zusammenlebens enger oder weiter gezogen. Und während wir in Deutschland aufgrund der Gefährdung unserer Kulturlandschaft engere Grenzen für die Siedlungstätigkeit setzen oder – um ein Beispiel aus einem ganz anderen Bereich zu nennen – strengere Maßstäbe an den persönlichen Waffenbesitz stellen, dürfte der Kodex der US-amerikanischen Gesellschaft erheblich strenger bei den Moralvorstellungen (nicht nur im Weißen Haus), beim Alkoholgenuß oder bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Highways sein. Dabei gibt es natürlich innerhalb der USA ebenso wie innerhalb Europas erhebliche Nuancen von Staat zu Staat, und unterschiedliche gesellschaftliche Milieus haben ohnehin ihre eigenen Wertesysteme – wie es eben in einer pluralistischen Gesellschaft üblich sein sollte. Im übrigen kann ich mich bei dem in HOLZNERs Argumentation ständig zum Ausdruck kommenden gesellschaftlichen Überlegenheitsgefühl eines Unbehagens nicht erwehren, baut dieses doch wohl ausschließlich auf der Realität der weißen Mittelschicht auf, die sich ihr gewünschtes gesellschaftliches Umfeld erkaufen kann. HOLZNERs These, wonach „der individuelle Bürger einen Teil des Landes besitzen müsse, um an der Grundlage der Macht des Staates teilzuhaben“, dürfte für das in Not und sozialer Unsicherheit lebende industrielle und post-industrielle Proletariat einschließlich der diskriminierten ethnischen Gruppierungen nicht nachvollziehbar sein – diese Bevölkerungsgruppen blendet HOLZNER in seiner idealistischen, weitgehend vergangenheitsfixierten Darstellung der USA bedauerlicherweise vollständig aus.

## 2 Zu einzelnen planungspolitischen Fragestellungen

An vielen Stellen des Beitrages von HOLZNER beschleicht mich der Eindruck, daß ihm eigentlich jede

Form räumlicher Planung als Selbstzweck obrigkeitsstaatlicher Drangsalierung erscheint. Es würde natürlich den Rahmen dieses Beitrages sprengen, quasi ein Lehrbuch der räumlichen Planung aufzublättern, um etwa den Sinn verdichteter Bauweise entlang von Schnellbahntrassen oder die Bedeutung gliedernder Freiräume mit entsprechenden Restriktionen für die Siedlungstätigkeit zu erläutern – im übrigen gibt es derartige Lehrbücher natürlich auch in den USA. Ich habe den Eindruck, HOLZNER hat seinen Beitrag aus der Perspektive der agrarischen Gesellschaft vor 200 Jahren und ihren quasi unbegrenzten Flächenpotentialen geschrieben. Dabei erscheint es mir doch – durchaus positiv – erwähnenswert, daß in den 13 Gründerstaaten der USA angelsächsische Baustile dominierten und die meisten Orte als Reihenhäusstädte geplant und gebaut wurden – und zwar mit z. T. äußerst kleinen Parzellen – und vielleicht ist es eine Ironie der Geschichte, daß die *Declaration of Independence* mit dem in HOLZNERS Argumentation zentralen Begriff "*Pursuit of Happiness*" ausgerechnet in Philadelphia, der amerikanischen Reihenhäusstadt schlechthin, beschlossen und verkündet wurde.

Für mich ist es auch unverständlich, daß HOLZNER auf die raumstrukturellen Rahmenbedingungen Mitteleuropas mit einer sehr viel höheren Bevölkerungsdichte überhaupt nicht eingeht – dies ist aber eine der Tatsachen, die einen besonders verantwortungsbewußten Umgang mit der Ressource Fläche erforderlich machen. Um auch hier ein praktisches Beispiel zu nennen: Im Süden der Stadt Bremen hat über Jahrzehnte aus verschiedenen Gründen eine echte Regionalplanung nicht stattgefunden. Die Folge sind ausgedehnte Einzelhausgebiete mit niedriger Dichte. Aus HOLZNERS Sicht wahrscheinlich kein Problem – erstaunlicherweise erhoben aber Anfang der 90er Jahre die Bewohner dieser Einzelhäuser die Forderung, an das Bremer Stadtbahnnetz angebunden zu werden. Dies erwies sich allerdings als unmöglich, weil weder eine Trasse freigehalten worden war noch auch nur annähernd die nötige Siedlungsdichte – also Bevölkerungsmenge – für einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb erreicht wurde. Im Sinne der Stärkung des ÖPNV und des Freiraumschutzes gleichermaßen haben so bekannte regionale Siedlungsstrukturmodelle wie das Hamburger Achsenmodell – immer vor dem Hintergrund der starken Stellung der deutschen Kommunen gesehen – durchaus respektable Ergebnisse erzielt, auch wenn von wissenschaftlicher Seite, so etwa von BOSE, dessen Wirksamkeit angezweifelt und (zu Recht) eine Aktualisierung und Weiterentwicklung der gängigen Siedlungsstrukturmodelle gefordert wird (BOSE 1994).

Den Stellenwert und die Bedeutung räumlicher Planung in Deutschland einzuschätzen ist schwierig, weil ihre Wirkungsmöglichkeiten auch in der hiesigen fachlichen und politischen Diskussion häufig völlig überbewertet oder aber unterbewertet werden. ALBERS hat den Anspruch der Stadtplanung treffend formuliert, daß sie nämlich eine in geordneten Bahnen, also möglichst reibungslos verlaufende Entwicklung ermöglichen will – sich damit aber ausdrücklich zur Entwicklung, d. h. zu Veränderungen, bekennt (ALBERS 1988, 9). Es liegt auf der Hand, daß es in der fachlichen und politischen Diskussion liberalere und restriktivere Positionen zur räumlichen Planung und dabei insbesondere bezüglich des Umgangs mit Flächeninanspruchnahme und motorisiertem Individualverkehr gibt. In diesem Zusammenhang möchte ich u. a. die wissenschaftlichen Arbeiten von APEL nennen, für den die üblichen regionalplanerischen Ansätze noch viel zu wenig den Erfordernissen einer flächenschonenden und verkehrsvermeidenden Siedlungspolitik entsprechen; zusammen mit anderen Autoren hat er kürzlich eine Studie vorgelegt, in dem internationale Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung diskutiert werden. Die Studie belegt sogar, daß es interessanterweise durchaus konvergierende planerische Bestrebungen in Europa und den USA gibt, wie anhand einer Fallstudie über Portland/Oregon gezeigt wird:

"North American cities are often considered to be of little relevance to planning in Europe, but they provide living examples of what can happen, if the trend towards motorisation is not controlled. It is common in North American cities for autos to fulfil well over 80 percent of all trips, more than adequately meeting the definition of an 'auto-orientated society' [...]. Portland is interesting because the authorities are aware of the problems of autodependence and are planning to reverse it. Planning and other instruments have been developed which may be suitable for application in Germany, in addition, Oregon has (for the USA) unusually strong mechanisms of urban and regional planning of citizen involvement from which we can learn." (APEL et al. 1997, 266).

Aus meiner Sicht ist es primäre Aufgabe räumlicher Planung in einem demokratischen Staatswesen, die „Spielregeln“ oder den Rahmen festzulegen, innerhalb dessen öffentliche und private Akteure die Ressource Fläche nutzen. Wie eng oder weit dieser Rahmen ist, muß zwangsläufig eine politische Entscheidung sein. Aus meiner fachlichen Sicht sollte dieser Rahmen jedoch stets so eng sein, daß er die angestrebte regionale Siedlungsstruktur – in Stadtregionen vorrangig eine Zuordnung zu den leistungsfähigen Nahverkehrsachsen – stützt; er muß aber – auch aus rechtlichen Gründen – so weit sein, daß er eine eigene Dispositionsmöglichkeit der Kommunen gewährt. Daß hierbei nicht

jedes Individuum eine Baugenehmigung dort erhält, wo es am liebsten bauen würde, ist eine zwangsläufige (und notwendige) Folge dieses Systems – umgekehrt zieht die Allgemeinheit erheblichen Nutzen daraus. So gibt es auch im Großraum Hannover die klare Tendenz, daß vor allem aus Gründen niedrigerer Bodenpreise (deren siedlungssteuernde Bedeutung m. E. trotz *“pursuit of happiness”* auch in den USA nicht zu unterschätzen ist) der Siedlungsdruck auf kleine, abseits der ÖPNV-Achsen gelegene Ortschaften steigt. Würde die räumliche Planung diesem nachgeben, stünden neben der drohenden Zersiedelung wichtiger Naherholungs-räume oder für den Naturschutz bedeutender Bereiche eine ganze Reihe negativer volkswirtschaftlicher Effekte zu befürchten – von der Überlastung des Straßennetzes bis zur Notwendigkeit des Baus neuer kommunaler Infrastruktur (Kindergärten, Schulen etc.). In breitem politischem Konsens sind in den vergangenen Jahrzehnten hohe Summen in einen leistungsfähigen ÖPNV investiert worden, um dem Zusammenbruch des Verkehrs vorzubeugen. Trotz einer hohen Beliebtheit des privaten Pkws sind wir glücklicherweise weit entfernt von der Situation in den USA, wo der ÖPNV in vielen Stadtregionen völlig unterentwickelt ist oder ein funktionierender Stadtverkehr auf Druck der Automobillobby eingestellt wurde. In diesem Zusammenhang muß HOLZNERs Hinweis auf die 1911 formulierte Zielsetzung des Stadtplanungsamtes von Los Angeles, die einzelnen Gemeinden „zu einer Metropole von Licht und Luft“ zu koordinieren, geradezu zynisch erscheinen – waren es nicht gerade die Smog-Alarme in US-amerikanischen Großstädten, die in der europäischen Politik in den 70er Jahren erheblich zur Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt beigetragen haben? Bedauerlicherweise enthält HOLZNERs Artikel keinen Hinweis darauf, wie er die aktuellen Bemühungen zahlreicher US-amerikanischer Großstädte erklärt, die extremen Auswüchse des durch die dezentrale Siedlungsstruktur und den fehlenden ÖPNV provozierten Autoverkehrs zu begrenzen – etwa durch eigene Fahrspuren für *“car pools”* oder durch andere planerische Ansätze, auf die ich am Schluß des Beitrages kurz hinweisen werde.

Breiten Raum in HOLZNERs Beitrag nimmt seine Auseinandersetzung mit dem Zentrale-Orte-System ein. Hierzu möchte ich zuerst einmal feststellen, daß die Entdeckung und Erklärung dieses Systems durch CHRISTALLER in den 30er Jahren eine beachtliche empirische, aber auch theoretische Leistung war, die meines Wissens gerade in der amerikanischen Regional Science breite Anerkennung gefunden hat. So führt BLOTEVOGEL in seinem (von HOLZNER offenbar nicht zur Kenntnis genommenen) Beitrag über „Karriere

und Krise“ des Zentrale-Orte-Konzeptes u. a. aus, daß CHRISTALLER mit seinem Konzept in Deutschland anfangs durchaus nicht auf Begeisterung stieß, sondern daß die Resonanz im skandinavisch-angloamerikanischen Raum trotz der Sprachbarriere erstaunlicherweise größer gewesen sei als in Deutschland (BLOTEVOGEL 1996, 10). Natürlich trifft es zu, daß CHRISTALLERs Theorie durch das verbrecherische Regime des Dritten Reiches vereinnahmt und mißbraucht wurde und das hierarchische zentralörtliche System gut mit der Denkweise der Nationalsozialisten zusammenpaßte, die darin ein willkommenes Ordnungsprinzip für eine „deutsche Besiedlung“ der besetzten Gebiete in Mittel- und Osteuropa sahen. Und natürlich ist die Vermutung HOLZNERs richtig, daß sich CHRISTALLER nur allzu opportunistisch hat vereinnahmen lassen – obwohl er kein gläubiger Nationalsozialist war, sondern eher eine tragische Gestalt, die im Westdeutschland der Nachkriegszeit als bekennender Kommunist in starke persönliche Isolation geriet. Während sich west- und ostdeutsche Wissenschaft gleichermaßen schwer mit der Person CHRISTALLERs taten, wurde ihm immerhin von der sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Lund die Ehrendoktorwürde zuteil.

Es ist zutreffend, daß das Zentrale-Orte-System in Deutschland – vielleicht tatsächlich stärker als in anderen Ländern – zum normativen Leitbild der Landes- und Regionalplanung geworden ist. Auch hier sollte man aber nicht vorschnell urteilen, ohne nicht zumindest die Motive dieses Ansatzes, der ohnehin mit CHRISTALLERs Theorie nur noch rudimentär zu tun hat, zur Kenntnis zu nehmen. Im Sinne des verfassungsrechtlich vorgegebenen Postulats, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Bundesgebiets zu schaffen, hat es ohne Zweifel beachtliche Ergebnisse erreicht bzw. zu erreichen verholfen. Gerade in ländlichen Regionen wurde – mit nicht unerheblichen öffentlichen Mitteln – ein Netz von leistungsfähigen Mittelpunktgemeinden geschaffen, die den Menschen des ländlichen Raumes Zugang zu einer breiten Palette öffentlicher und privater Dienstleistungen ermöglicht haben. Dies war aber nur über die Synergieeffekte erreichbar, die eben aus einer Angebotsbündelung resultierten, für die das Zentrale-Orte-System die Orientierung vorgab. Das öffentliche Engagement, d. h. die Standorte öffentlicher Einrichtungen, kann man natürlich als „Zwang“ bezeichnen, man kann darin aber auch eine erforderliche öffentliche Vorleistung sehen, an der sich die (notwendigen) privaten Investitionen orientieren konnten; für Schleswig-Holstein läßt sich aus meiner Sicht deutlich belegen, daß gerade der ländliche Raum durch das von der dortigen Landesplanung vergleichsweise konsequent ange-

wandte Zentrale-Orte-System eine erhebliche Stabilisierung erfahren hat. Allerdings sei eingeräumt, daß diese Ausgleichsfunktion in der Wissenschaft nicht unumstritten ist. So spricht BAHRENBURG dem Zentrale-Orte-System seine Eignung zur Ausgleichung weitgehend ab (BAHRENBURG 1985, 20), während HENKEL das Zentrale-Orte-Konzept sogar verantwortlich für den Funktionsverlust ländlicher Ortschaften macht und in diesem Instrument vor allem ein Mittel zur Fremdbestimmung der Dörfer durch die Zentralen sieht (HENKEL 1993). Da HENKEL ja auch von ihm zitiert wird, müßte HOLZNER eigentlich wissen, daß es zum Zentrale-Orte-System auch in Deutschland einen Meinungspluralismus gibt, der eher einen Gegenbeweis zu den von ihm ausgemachten obrigkeitsstaatlichen Strukturen abgibt.

Unumstritten ist, daß die Steuerungswirkung des Zentrale-Orte-Systems in dem Maße abnahm wie die Infrastruktur ausgebaut war und gerade in der raumordnungspolitischen Stagnationsphase der 80er Jahre eine zeitgemäße konzeptionelle Weiterentwicklung versäumt worden ist. Allerdings ist es aus meiner Sicht nicht zu verkennen, daß das Zentrale-Orte-System in vielen Regionen mit starken Strukturschwächen und Abwanderungstendenzen als „Rückzugsbastion“ der Infrastruktur durchaus eine aktuelle politische Relevanz als Leitbild hat – auch wenn seine Wirksamkeit sicherlich begrenzt ist. In den Stadtregionen hat das Zentrale-Orte-System seine Hauptfunktion, d. h. die Garantie einer Mindestversorgung, ohnehin verloren. Hier hat es aus meiner Sicht jedoch zum einen die Funktion, mit gut ausgestatteten Stadtkernen Identifikationspunkte für suburbanes (oder auch post-suburbanes) Leben anzubieten, die auch Ausdruck einer – raumordnungspolitisch gar nicht abzulehnenden – Emanzipation der „Vorstädte“ gegenüber den Kernstädten sind (so etwa die „jungen Städte“ im Hamburger Raum; vgl. PRIEBIS 1990). Auch die Rechtswirkungen des Zentrale-Orte-Systems zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels sind aus meiner Sicht nicht zu unterschätzen. Im übrigen habe ich an anderer Stelle deutlich auf die Notwendigkeit ergänzender Strategien und Instrumente gerade für Zentrenkonzepte in Stadtregionen hingewiesen (PRIEBIS 1999a). Befremdlich erscheint mir, daß HOLZNER mit keinem Wort auf die rege wissenschaftliche Diskussion des Zentrale-Orte-Konzeptes eingeht, die seit einigen Jahren in vollem Gange ist und deren aus meiner Sicht doch recht differenzierten Zwischenergebnisse in Themenheften der Zeitschriften ERDKUNDE (1996) und INFORMATIONEN ZUR RAUMENTWICKLUNG (1996) dokumentiert sind. In jüngster Zeit hat auch die Akademie für Raumforschung und Landes-

planung einen Arbeitskreis eingesetzt, der das Thema kritisch aufarbeitet.

Einzugehen ist auf eine grobe Fehleinschätzung HOLZNERs, und zwar bezüglich der von ihm besonders negativ herausgestellten „Siedlungshierarchie“. Es gibt meines Wissens kein anderes europäisches Land mit einem Städtesystem, das ähnlich dezentralisiert ist wie das deutsche. Hauptstadtfunktionen sind, wie PEPLER für die „alte“ Bundesrepublik eindrucksvoll nachgewiesen hat, auf eine Vielzahl von größeren und mittleren Städten verteilt. Es wird möglicherweise kaum in HOLZNERs Deutschlandbild passen, wenn PEPLER zu dem Ergebnis kommt, daß die „Verteilung der hauptstädtischen Zentralfunktionen [...] weitgehend unbefriedigend“ sei, einige Standorte „weder unter funktionalen, raumordnerischen, noch politischen Gesichtspunkten zu vertreten“ seien und diese Standorte „Ausdruck vieler ‚politischer Zwänge‘ und Zufälligkeiten bei Standortentscheidungen“ seien, die „rationale Kriterien häufig verdrängt“ hätten (PEPLER 1977, 90). An der Dezentralität des Städtesystems dürfte auch der (während des parlamentarischen Entscheidungsprozesses heftig umstrittene) Umzug der Bundesregierung nach Berlin nichts Substanzielles ändern (vgl. STÖLZL 1995) – geradezu leidenschaftlich wird in der bundesdeutschen Raumordnungspolitik der Ausbau und die Stärkung des dezentralen Städtesystems postuliert, wie u. a. der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen von 1993 belegt, der im Zusammenwirken von Bund und Ländern zustande kam. Und ein Blick auf die Standortentscheidungen für „Hauptstädte“ auf der Ebene von Ländern, Regierungsbezirken und Landkreisen zeigt, daß diese in einer großen Zahl von Fällen eher von strukturpolitischen oder anderen politischen Argumenten entschieden wurden als von hierarchischen Überlegungen – bestes Beispiel sind die Diskussionen bei der Konstituierung der neuen Länder auf dem Gebiet der ehemaligen DDR (wo sich Dresden gegen Leipzig und Schwerin gegen Rostock als Landeshauptstädte durchsetzten).

### 3 Veränderungen in den Stadtregionen

Seit einigen Jahren ist in Deutschland ein kritischer und spannender Diskurs über die Zukunft der Stadtregionen im Gange, den HOLZNER leider nur ausschnittsweise wahrgenommen hat. Dabei kommt SIEVERTS in der Tat das große Verdienst zu, das Thema „Zwischenstadt“ thematisiert zu haben und eine breite – nicht auf den engeren Kreis der Wissenschaft begrenzte – Diskussion entfacht zu haben (SIEVERTS 1997). Das Thema „Auflösung der Stadt in die Region“

hat zu Tagungen und Vortragsreihen geführt, die u. a. in den von BOSE (1997) sowie von KRÄMER-BADONI und PETROWSKY (1997) herausgegebenen Sammelbänden dokumentiert sind; besonders interessant erscheint mir auch das Themenheft „Stadt-Landschaft“, das als Heft 7/8–1998 der INFORMATIONEN ZUR RAUMENTWICKLUNG erschienen ist. Beispielsweise sei erwähnt, daß in der aktuellen Diskussion gerade die Rolle der traditionellen Kernstädte innerhalb der Stadtregionen nicht unumstritten ist. Während HESSE und SCHMITZ (1998) diesen in den größeren Agglomerationen künftig zwar keine dominante Rolle, jedoch immerhin noch eine „primus inter pares“-Rolle beimessen, fordern MÜLLER und ROHR-ZÄNKER die wohl weitestgehende Revision des traditionell geprägten Bildes der Stadtregionen, indem sie kompromißlos für einen „Abbau der Stadtherrschaft über das Umland“ (MÜLLER u. ROHR-ZÄNKER 1997) plädieren. Auch die Trends amerikanischer Stadtentwicklung (MARCUSE 1998; BEAUREGARD 1998; KEIL 1998) sowie die „Amerikanisierung“ der deutschen Städte (HÄUSSERMANN 1998; RONNEBERGER 1998) sind in der jüngsten deutschen Fachliteratur durchaus gründlich aufgearbeitet worden.

Wenn sich HOLZNER mit der Suburbanisierung und der Entstehung der Zwischenstadt in Deutschland auseinandersetzt, übersieht er, daß Stadt- und Regionalplanung bis in die 80er Jahre durchaus bewußt und großzügig die Erweiterung der Städte plante. Richtig ist freilich, daß die starke Thematisierung sowohl des Ressourcenverbrauchs als auch des prognostizierten Bevölkerungsrückganges in den 80er Jahren zu einer Konzentration planerischer und politischer Überlegungen auf die Innenentwicklung geführt hat. Trotz des seit Ende der 80er Jahre wieder zunehmenden Drucks auf die Verdichtungsräume gibt es in der Tat wenig Bereitschaft zu offensiven Planungskonzepten zur Weiterentwicklung der Zwischenstadt – neue Stadtentwicklungen, wie z. B. das Kirchsteigfeld in Potsdam und Freiburg-Rieselfeld (WIEGANDT 1998), aber auch der neue Stadtteil Kronsberg in Hannover stellen eher die Ausnahmen dar. Allerdings ist auch die Skepsis gegenüber großmaßstäblicher Stadtentwicklung kein ausschließlich deutsches Phänomen, wie die Kritik an der Wachstumsphilosophie in Dänemark und dort u. a. am neuen Kopenhagener Stadtteil „Örestad“ zeigt (GAARDMAND 1991; vgl. hierzu auch PRIEB 1997a). Im Blick auf HOLZNERs Argumentationslinie sei hier angemerkt, daß prominente Wachstumskritik auch hinsichtlich der Stadtentwicklung in Deutschland (und in anderen europäischen Ländern) nicht aus dem politischen reaktionären Lager kam, sondern von der politischen Linken und später aus der grün-alternativen Bürger-

bewegung, die den Landschaftsverbrauch geißelten und den absoluten Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung forderten. Heute ist zumindest unter Planerinnen und Planern weitgehend unbestritten, daß die Dynamik der Umstrukturierungsprozesse in den Stadtregionen anhält, ebenso die Tendenz zur Verlagerung von Funktionen aus dem Kernbereich der Stadtregionen in deren engeren und weiteren Verflechtungsraum, wobei neben den Wohnfunktion Arbeitsstätten, Handelsstandorte und haushaltsorientierte Dienstleistungen betroffen sind. Allerdings gibt es erhebliche Unterschiede in der Bewertung dieses Phänomens; konträr werden auch Möglichkeiten und künftige Aufgaben von Stadt- und Regionalplanung vor dem Hintergrund des postmodernen Wertewandels diskutiert.

Unter den Kritikern der klassischen Raumplanung möchte ich in der aktuellen Diskussion ARING besonders erwähnen. Dieser wirft der Regionalplanung nicht nur vor, eine zu restriktive Flächenausweisung in den Stadtregionen zu praktizieren, sondern dadurch das Gegenteil des angestrebten Effekts, nämlich eine noch weiträumigere Suburbanisierung, zu erreichen. Er hat diese Kritik inzwischen in einer umfangreichen wissenschaftlichen Arbeit vertieft und differenziert, in deren Mittelpunkt die Forderung nach einem veränderten Umgang mit den „postsuburbanen“ Entwicklungen in den deutschen Stadtregionen steht und in der er sich im übrigen auch intensiv mit Entwicklungen in den USA auseinandersetzt (ARING 1999). Er verweist – ganz im Sinne von SIEVERTS und auch von HOLZNER – immer wieder darauf, daß der Blick in der politischen und planerischen Diskussion zu sehr eingeeengt sei auf „die alte Stadt“, d. h. die mittelalterlichen Kerne und die Gründerzeitviertel, während der Stadtrand und die traditionell als „suburban“ bezeichneten Räume, in denen der größte Teil der stadtreionalen Bevölkerung lebt, konzeptionell ausgespart bleibe und in der umgangssprachlichen Diskussion meist mit negativen Bezeichnungen („Siedlungsbrei“ etc.) umschrieben werde. ARING entwickelt auf der Grundlage seiner theoretischen Überlegungen sowie seiner empirischen Ergebnisse im wesentlichen zwei Argumentationslinien für die regionale Planung und Steuerung: Zum einen stellt er fest, daß die institutionellen Rahmenbedingungen nicht mehr den stadtreionalen Problemen und Handlungserfordernissen gerecht werden und plädiert für eine stärkere Herausbildung der Region als Handlungseinheit bzw. als „institutionelles Dach über Kernstadt und Umland“ – die letztgenannte Forderung wird übrigens ebenso nachdrücklich von SIEVERTS und von mir erhoben (PRIEB 1997b). Zum anderen stellt er fest, daß sich die herkömmliche Regionalplanung mit der

Bewältigung der Wachstumsprozesse in den Stadtregionen als überfordert gezeigt habe, und plädiert für eine Modernisierung von Planung und Steuerung auf der kommunalen wie auf der regionalen Ebene; dabei fordert er vor allem eine offensivere Flächenangebotspolitik sowie eine verstärkte Einbeziehung der Marktkräfte. Allerdings erscheint es mir interessant, daß auch ARING, der an der Spitze der Kritiker konventioneller Planung steht, nicht die Steuerung der Raumentwicklung als solche aufgeben will.

Das Leitbild der „solidarischen Gesellschaft“ (diese Übersetzung des Begriffs „fraternité“ würde ich dem von HOLZNER gewählten „Kommunitarismus“ vorziehen), das in Deutschland – wenn auch (leider) in erheblich geringerem Umfang als in den nordeuropäischen Staaten – die Nachkriegsgeschichte geprägt hat, ist deutlich auch in der Raumordnungspolitik erkennbar. Von besonderer Bedeutung ist dabei zweifelsohne der Verfassungsauftrag zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen des Bundesgebiets, der in den 70er Jahren zu einer intensiven Diskussion der räumlichen Disparitäten geführt hat (die z. B. auch das fast schon legendäre Bundesraumordnungsprogramm des Jahres 1975 prägen) und in der u. a. durch NASCHOLD der Begriff der „Raumopfer“ geprägt wurde. Es ist für HOLZNER offenbar schwer, den breiten Konsens zu verstehen, den dieses Leitbild der solidarischen Gesellschaft in Deutschland (immer) noch genießt und der auch ein ausgeprägtes Verständnis für unsere Verantwortung gegenüber den Schwächeren in der Gesellschaft einschließt. Eine besondere Bedeutung in der deutschen Gesellschaft spielt schließlich spätestens seit dem Aufkommen der Umweltbewegung in den 70er Jahren auch die Verantwortung gegenüber den natürlichen Lebensgrundlagen, die mittlerweile fester Bestandteil staatlicher Politik ist. Wenn HOLZNER richtigerweise das „schlechte Gewissen“ zitiert, das mancher bei seiner Wohnstandortwahl verspürt, so zeigt dies, daß das Bewußtsein für die Umwelt bei sehr vielen Menschen da ist, daß aber der individuelle Nutzen (doch noch) siegt hat.

Unverständlich erscheint mir, daß HOLZNER die seit dem Gipfel von Rio weltweit geführte Diskussion um eine nachhaltige Entwicklung völlig ausblendet. Gerade diese Diskussion, in deren Mittelpunkt ja der Raubbau an den natürlichen Ressourcen in den hochentwickelten Nationen (und hierbei nicht zuletzt den USA) steht, hat den Umgang mit der Ressource Fläche noch stärker problematisiert. Umstritten sind in der deutschen Planungsdiskussion allerdings sowohl die bisherigen Wirkungen klassischer Raumordnungsinstrumente für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung als auch deren künftige Bedeutung; hin-

gewiesen sei hierbei auf die während der Jahresabschlussveranstaltung 1998 der Akademie für Raumforschung und Landesplanung vertretenen zumindest teilweise konträren Positionen. Während HÜBLER (1999) hinsichtlich der Anforderungen einer nachhaltigen Raumentwicklung sowohl die Wirksamkeit als auch die Zukunftstauglichkeit klassischer normativer Siedlungsstrukturkonzepte bezweifelt, wurden von mir normative Planungskonzepte und -verfahren für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung als notwendig, jedoch nicht hinreichend bezeichnet (PRIEBIS 1999b).

Die These HOLZNERs, daß bei der Erhaltung der Innenstädte neben dem Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Kulturerbe „zusätzlich ein Element uneingestandener Flucht aus der Gegenwart“ eine Rolle spielen könnte und daß wir damit unser gebrochenes Selbstverständnis als Nation aufrichten müßten, bedürfte aus meiner Sicht einer gründlicheren Untermauerung. Unabhängig davon, ob solche Faktoren eine Rolle spielen, halte ich sie nicht für den Kern der Motivation zur Revitalisierung unserer Innenstädte, die von einem sehr breiten Engagement getragen werden, aber auch häufig hart umkämpft waren. Ich bin davon überzeugt, daß HOLZNER mit seiner These mehreren Generationen von engagierten Kommunalpolitiker(inne)n, Stadtplaner(inne)n und Geschäftsleuten Unrecht tut. Flucht in die Vergangenheit dürfte kaum als Motivation für die Milliardeninvestitionen ausreichen, die in den letzten Jahrzehnten für die Rettung der Städte aufgebracht wurden. Vielmehr steht dahinter eine bewußte Politik, um im Zentrum der Agglomerationen Kristallisationspunkte urbanen Lebens sowie Identifikationspunkte für Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen und dem funktionalen Verfall vorzubeugen, dem zweifelsohne auch ein baulicher Verfall gefolgt wäre und der wahrscheinlich Problemzonen erzeugt hätte, wie wir sie beispielsweise in den 80er Jahren in den altindustrialisierten Städten Großbritanniens kennengelernt haben. Im übrigen zeigt die rege Inanspruchnahme unserer Stadtzentren, daß diese ein Bedürfnis vieler Menschen nach Urbanität befriedigen, das in den „künstlichen Welten“ an der städtischen Peripherie im Grunde nur nachgestellt wird. Sehr pointiert wird diese These durch den Publizisten MÖNNINGER vertreten, der u. a. erheblich restriktivere Planungsinstrumente (Mindestdichten, differenzierte Besteuerung) zum Erhalt urbanen Lebens einfordert und nach dessen Überzeugung die Menschen durch eine nach seiner Einschätzung unfähige Politik aus den kompakten Städten herausgedrängt worden sind:

„Aus dem Versagen von Staat und Politik ziehen private Investoren also ihre Vorteile. Sie dafür zu beschimpfen, daß sie Surrogate liefern und Stadt nur spielen, verkennt die

Authentizität des Bedürfnisses, das sie befriedigen. Die Neuen Mitten in Oberhausen und anderswo sind die gespielten alten Mitten, aber auf den Kopf gestellt. Es käme darauf an, wie der Berliner Stadtplaner HOFFMANN-AXTHELM einmal gefordert hat, sie vom Kopf auf die Füße zu stellen, ihre Vorzüge genau zu studieren und davon möglichst viel in die Kernstädte und ihre wachsenden Peripherien zu implementieren.“ (MÖNNINGER 1999).

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Attraktivität „urbaner Lebensstile“ hingewiesen, die sich gerade in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln unserer Großstädte verwirklichen lassen und die in gewissem Umfang als Gegenbewegung zur Sub- und Counterurbanisierung nachweisbar sind. Dabei wäre auch der Freiheitsbegriff HOLZNERs kritisch zu hinterfragen. Ob in den suburbanen Einzelhausstrukturen individuelle Freiheit oder soziale Kontrolle vorherrscht, wäre aus meiner Sicht eine Diskussion wert – für mich hat die mittelalterliche Feststellung „Stadtluft macht frei“ auch heute noch Gültigkeit.

#### 4 Anmerkungen zu Holzners Bewertung weiterer „Klassiker“ des Städtebaus

In seinem Beitrag geht HOLZNER auf weitere Persönlichkeiten der Architektur- und Planungsgeschichte ein und bewertet deren Wirken. Grundsätzlich habe ich den Eindruck, daß die Auswahl dieser Beispiele sehr willkürlich und ihre Bewertung bzw. ihre Verbindung zu anderen historischen Ereignissen sehr eigenwillig bzw. fehlerhaft ist. Auch hier möchte ich nur auf einige ausgewählte Aspekte eingehen, die mir wesentlich erscheinen.

Über das im Jahr 1889 erstmals veröffentlichte Buch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ von SITTE und dessen Bedeutung ist sicherlich sehr differenziert zu urteilen. Auf der einen Seite ist es in acht Sprachen übersetzt worden und wird bis in die Gegenwart durch immer neue Auflagen genutzt, um bestimmte ästhetische Aspekte und Grundregeln im Städtebau zu vermitteln, deren Berücksichtigung sicherlich bei mancher unwirtlichen Vorstadtsiedlung der 60er oder 70er Jahre, etwa bei der Gestaltung von Plätzen und anderer öffentlicher Räume, für etwas mehr Lebensqualität gesorgt hätte. Aber zweifelsohne hat HOLZNER Recht, wenn er die restaurativen Elemente in SITTEs Buch herausstellt, die gerade im national gesinnten Bildungsbürgertum begeisterten Widerhall fand. HOLZNER übergeht aber stillschweigend (oder er weiß es gar nicht), daß sich lange vor ihm bereits mehrere Generationen deutscher Städtebauer durchaus kritisch mit SITTE auseinandergesetzt haben – schon SCHUMACHER warnte vor den Wirkungen des

Buches wegen der Konzentration auf das „Dekorative“ und der Verschleierung von Problemen durch „Kulissenzauber“ (SCHUMACHER 1935; zit. nach REINBORN 1996, 64). Auch die Auseinandersetzung von FEHL mit SITTE als „Volkserzieher“ wird zu einer gründlichen Abrechnung mit SITTEs Orientierung auf Äußerlichkeiten und seinem deterministischen Denken. FEHL sieht SITTE „als Kind seiner Zeit“, der einem sozial engagierten, die Autoritäten ablehnenden Städtebau „heute so wenig wie zu seiner eigenen Zeit“ habe Anregungen bieten könne (FEHL 1980, 217).

Obwohl ZUCCONI auf die prägende Wirkung SITTEs sowohl auf Zeitgenossen (u. a. auf UNWIN, den Schöpfer der ersten Garden City Letchworth bei London) als auf Architekten der Gegenwart hinweist, erscheint mir den Bemühungen SITTEs durch HOLZNER zu viel Ehre beigemessen, wenn er sie auch heute noch zusammen mit CHRISTALLERs Theorie als tragende Säulen deutscher Stadt- und Regionalplanung bewertet. Geradezu grotesk und eigentlich nicht zu entschuldigen ist aber die von HOLZNER hergestellte Verbindung von SITTE zu den Speerschen Monumentalplanungen des Dritten Reiches für Berlin als „Welthauptstadt Germania“. Die Dimensionierung der großen Nord-Süd-Achse oder ihrer Bauten (z. B. der „Großen Halle“) wären von SITTE (wie übrigens später von SPEER selbst) vermutlich als völlig überzogen zurückgewiesen worden. Im übrigen hat HOLZNER offenbar nicht zur Kenntnis genommen, daß die nationalsozialistische Ideologie nicht die Großstadt, sondern stets das „Bauerntum“ und die ländlichen Siedlungen ideologisch überhöht hat. Tatsächlich standen die Nationalsozialisten mit ihrer kleinbürgerlichen und stadtfeindlichen Grundeinstellung in der Tradition konservativer Großstadtkritik. Weder die monströsen Umgestaltungspläne für Berlin, Hamburg und weitere Großstädte noch die Städtegründungen im Zusammenhang mit der Anlage neuer industrieller Zentren (Wolfsburg, Salzgitter) können als Bekenntnis zur Großstadt gesehen werden. Auch hat es im Städtebau der NS-Zeit keine eigentliche Basis für die Monumentalarchitektur gegeben, die vielmehr als Teil des übersteigerten Bedürfnis von Diktatoren nach Selbstdarstellung zu sehen ist.

Von SITTE leitet HOLZNER über zu den Wiederaufbauplanungen der deutschen Nachkriegszeit. Auch hier ist es aus meiner Sicht bedauerlich, daß er die in den letzten Jahren erfolgte äußerst differenzierte Aufarbeitung dieser Phase durch DÜWEL, DURTH, GUTSCHOW und andere offenbar nicht wahrgenommen hat. Hier sei neben dem von v. BEYME u. a. (1992) herausgegebenen Band über „Neue Städte aus Ruinen“ insbesondere auf den Katalog zur eindrucksvollen Ausstellung „Krieg – Zerstörung – Aufbau – Architektur

und Stadtplanung 1940–1960” in der Akademie der Künste in Berlin hingewiesen (DÜWEL; DURTH u. GUTSCHOW 1995) hingewiesen. Dabei ist es für die deutsche Vergangenheitsbewältigung gar nicht uninteressant, daß einer der profiliertesten Analytiker dieser Phase GUTSCHOW ist, dessen Vater KONSTANTY GUTSCHOW mit der nationalsozialistischen Neugestaltung von Hamburg beauftragt war. Mit Blick auf HOLZNERs eindimensionale Darstellung ist der Hinweis erforderlich, wie eng verzahnt internationale Strömungen im Städtebau, vor allem das Leitbild der aufgelockerten, durchgrünten Stadt mit Vorstellungen der Nationalsozialisten waren, die dieses Ziel sowohl aus militärischen als auch aus ideologischen (stadtfeindlichen) Überlegungen heraus unterstützten. Insofern kann es kaum verwundern, daß die Wiederaufbaupläne aus den Schubladen des Dritten Reiches häufig nahtlos auf die Zeichentische der Nachkriegszeit kamen.

Auch die Geschichte der planerischen und städtebaulichen Leitbilder ist reicher und komplexer, als HOLZNERs Artikel vermuten läßt. Es ist schon erstaunlich, daß er ausgerechnet WRIGHT als Kronzeugen zitiert, der zwar ohne Zweifel einer der genialsten Architekten des 20. Jahrhunderts war, dessen Bedeutung und Wirkung als Städtebauer aber sehr begrenzt ist. Für die „Auflösung der Stadt” und die „organische Verschmelzung von Stadt und Land” gibt es in der europäischen Städtebaugeschichte wesentlich einflußreichere Beispiele – merkwürdigerweise erwähnt HOLZNER die von England ausgehende Gartenstadtbewegung überhaupt nicht. Auch wäre es aufschlußreich gewesen, auf die harte inhaltliche Auseinandersetzung einzugehen, die es in Deutschland in den 20er Jahren zwischen den überwiegend konservativ bzw. national gesinnten Exponenten der Gartenstadtbewegung (z. B. P. SCHMITTHENNER, der schon früh Mitglied der NSDAP wurde) und den Protagonisten des „Neuen Bauens” gegeben hat – stellvertretend sei hier auf die Ereignisse beim Bau der von den Nationalsozialisten propagandistisch bekämpften Stuttgarter Weißenhof-Siedlung hingewiesen. Im Gegensatz zur Gartenstadtbewegung ist WRIGHTs „*broadacre City*” – bezeichnenderweise geplant für den Wüstenstaat Arizona – heute eigentlich eher eine Fußnote der Städtebaugeschichte; zu ihrer zeitgenössischen Bewertung sei HALL zitiert:

“No one liked it. For his pains, he (Wright) was attacked by almost everyone: for naivety, for architectural determinism, for encouraging suburbanization, for wasteful use of resources, for lack of urbanity, above all for being insufficiently collective in his philosophy. He developed no movement to realize his ideas, [...] and got no moral support at all from the other powerful figures [...] – who were working in favour of planned decentralization.” (HALL 1988, 289).

Und zur Wirkung von WRIGHTs städtebaulichen Ambitionen zitiert HALL MUSCHAMP:

“Didn’t the Adventurer in Wright want to roar with laughter at the thought that the greatest architect of all time had made possible the conversion of America’s natural paradise to an asphalt continent of Holiday Inns, Tastee-Freeze stands, automobile graveyards, billboards, smog, tract housing mortgaged and franchised coast to coast.” (HALL 1988, 290).

Damit soll an dieser Stelle HALLs Auseinandersetzung mit dem städtebaulichen Ideal WRIGHTs abgeschlossen werden, obwohl seine weiteren Ausführungen über den suburbanen Bauboom im Amerika der späten 40er und 50er Jahre als Gegendarstellung zur idealistischen Darstellung HOLZNERs sehr desillusionierend sind.

##### 5 Ansätze notwendiger Selbstkritik der deutschen Planung

Zweifelsohne sind – aus der Sicht eines überzeugten Stadt- und Regionalplaners – die politischen Rahmenbedingungen am Ende der 90er Jahre im Übergang zum 21. Jahrhundert für eine Gestaltung der Raumentwicklung und konkret auch für die Steuerung der Siedlungsentwicklung alles andere als günstig. Die anhaltende Individualisierung der Gesellschaft, die zunehmende Ausdifferenzierung der Lebensstile und die steigende Abneigung gegen jede Form staatlicher Vorgaben sind eindeutige gesellschaftliche Tendenzen auch im postmodernen Deutschland. Die Politik bzw. Staat und Kommunen haben auf diese Tendenzen bereits reagiert – durch die Rücknahme des Steuerungsanspruchs, durch die Verlagerung von Verantwortlichkeiten auf Private und die Betonung bürgerschaftlichen Engagements in vormaligen öffentlichen Aufgabenfeldern. Nur wenige Politikbereiche versuchen heute noch in ähnlich einschneidender Weise wie die räumliche Planung, im Sinne des Gemeinwohls den wirtschaftlichen und privaten Einzelinteressen Grenzen zu setzen. Gerade deswegen sieht sich die räumliche Planung – ganz im Sinne HOLZNERs – einem wachsenden Druck ausgesetzt. Während die Einzelinteressen teilweise sehr massiv (und auch mit Unterstützung aus Teilen der Politik) vorgebracht werden, ist eine offensive politische bzw. öffentliche Unterstützung räumlicher Planung bzw. daraus resultierender „unbequemer” Konsequenzen, etwa Beschränkungen der Siedlungsentwicklung, immer weniger erkennbar. Für mich ist dabei sehr viel Opportunismus erkennbar, aber vielleicht ist unsere Gesellschaft schon sehr viel weiter auf dem von HOLZNER als idealtypisch skizzierten Weg, als er selbst wahrgenommen hat und ich selbst zu glauben bereit bin.

Allerdings ist die selbstkritische Frage zu stellen, wo wir Planerinnen und Planer eigene Defizite und Versäumnisse aufzuarbeiten haben. Wir müssen den ja nicht nur von HOLZNER, sondern auch in Teilen der deutschen Öffentlichkeit erhobenen Vorwurf ernst nehmen, autokratisch und selbstherrlich vorzugehen. Zwar handeln wir auf der Grundlage von Gesetzen, doch wir müssen sehen, daß der gesellschaftliche Konsens schmilzt – zum Teil durch globale Trends, zum Teil aber auch deswegen, weil wir unser Anliegen zu wenig vermitteln, und schließlich auch, weil in der Tat eine ganze Reihe von Vorschriften und Gesetzen nicht mehr in die Zeit paßt – ich denke hier vor allem an Normen und Bindungen, denen das Bauhandwerk unterliegt und die ihren Teil beitragen, daß Bauen in Deutschland immer noch erheblich teurer ist als in Nachbarländern; ich denke aber auch an eine „Verschlankung“ bzw. „Entfeinerung“ unserer Raumordnungspläne und -programme, d. h. eine Beschränkung auf diejenigen planerischen Vorgaben, die für eine geordnete Siedlungsentwicklung bzw. für die Klärung von Raumnutzungskonflikten unverzichtbar sind. Räumliche Planung darf sich nicht von dem Empfinden und den Bedürfnissen der Menschen entfernen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen und unserer Arbeit zugrunde legen, daß sich mit der Ausdifferenzierung der Lebensstile auch die Wohnwünsche und unsere Kulturlandschaft verändern. Dabei müssen wir bei der Gestaltung der „Zwischenstadt“ sowohl auf regionalplanerischer wie auch auf städtebaulicher Ebene erhebliche Versäumnisse einräumen. Wir müssen die Realität der suburbanen bzw. postsuburbanen Lebensform akzeptieren und wieder den Mut haben, mit zeitgemäßen Stadterweiterungen selbst vorausschauend zu agieren statt ständig zu reagieren. Dabei müssen wir erkennen, daß das Steuern über Pläne und Verbote nur die ultima ratio ist (weil dort, wo es um viel Geld geht, gute Worte nur wenig zählen). Immer wichtiger ist es, Interessengegensätze zu moderieren, öffentliche und private Bedürfnisse zur Deckung zu bringen und stärker zu vertraglichen Regelungen zu kommen.

Schon sehr früh hat in die amerikanische Stadtplanerausbildung der Umgang mit den Marktkräften Eingang gefunden. Hier sind in Deutschland Defizite eingegestehen, weil technische und ästhetische Kompetenzen auch heute noch ein zu starkes Gewicht gegenüber dem Umgang mit Marktprozessen und Machtstrukturen besitzen. Stadt- und Regionalplanung stehen heute einem komplexen Akteursgeflecht gegenüber (oder sind darin eingebunden), in dem „Developer“ und Investoren eine besondere Funktion innehaben. Neue öffentlich-private Partnerschaften sind

längst Bestandteile städtischer Politik geworden, weil die öffentliche Hand Baurechte schaffen kann, nicht aber über das erforderliche Kapital für selbsttragende Entwicklung verfügt.

Trotz allem haben wir Planerinnen und Planer nach meiner Überzeugung auch künftig eine moralische Verantwortung, vor drohenden Fehlentwicklungen zu warnen. Die Freiheit des einzelnen hat dort ihre Grenzen, wo die Allgemeinheit oder unsere natürlichen Lebensgrundlagen bedroht werden. Das heißt, daß wir weiterhin in aller Entschlossenheit versuchen werden, die politischen Entscheidungsträger im Sinne der mehrfach herausgestellten Leitvorstellungen (Dichte, ÖPNV-Orientierung usw.) zu beraten – was im Grunde heißt, daß wir vor allem versuchen, „Schlimmeres“ zu verhindern. Da wir uns aber auch als gute Demokraten verstehen, müssen zumindest die Planerinnen und Planer in der öffentlichen Verwaltung in dem Moment, in dem die Politik einen Kurswechsel vollzieht, deren politische Vorgaben umsetzen.

Wenn es HOLZNERs Absicht war, die amerikanischen Verhältnisse mit der besonderen Bedeutung (scheinbarer) individueller Freiheiten und dem geringen Stellenwert gesamtgesellschaftlicher Interessen als Vorbild für eine demokratisierte Stadtentwicklung auch in Deutschland darzustellen, so sind diese Perspektiven für mich nicht verlockend. Und sie wiegen für mich umso schwerer als eine ganze Reihe Trends stadtreptionaler (und auch ökonomischer und gesellschaftlicher) Entwicklung, die er als positiv („demokratisiert“) beschreibt, ja unter dem Vorzeichen der Globalisierung tatsächlich mit Macht auch auf unsere Gesellschaft zukommen bzw. bereits diffundiert sind. Ich denke nur an den rücksichtslosen Egoismus der Investoren und Projektentwickler, die offenbar am liebsten an jeder Autobahnauffahrt ein Kino- oder Einkaufszentrum errichten möchten. Natürlich soll dann, wenn die Menschen ein Bedürfnis nach neuen Formen urbaner Unterhaltungszentren haben, die Planung ihnen diese nicht vorenthalten, aber Maßstab für die Standortwahl kann nicht das individuelle Interesse eines Investors oder eines verkaufsbereiten Landwirts sein. Wenn der aggressive Verdrängungswettkampf volkswirtschaftliche Schäden anrichtet und gesellschaftliche Investitionen konterkariert, kann dies auch nicht mit dem Hinweis auf die Marktwirtschaft und das Streben nach individuellem Glück gebilligt werden. Deswegen gibt es auch einen breiten Widerstand gegen Factory Outlet Centers „auf der grünen Wiese“ an der Autobahn (ein Phänomen, das nun wirklich aus den USA mit ihren andersartigen Raumstrukturen kommt) – die dort zu Dumping-Preisen angebotenen Waren würden gerade den kleineren Städten zum Verhängnis.

Trotz seiner Polemik und seiner offensichtlichen Fehler regt der Beitrag HOLZNERs zum Nachdenken an und könnte auch in der deutschen Geographie eine Diskussion befruchten, die u. a. im Arbeitskreis „Stadt-zukünfte“ der Deutschen Gesellschaft für Geographie bereits geführt wird, die aber in anderen Raumwissenschaften möglicherweise schon sehr viel breiter verankert ist. Die Auseinandersetzung mit globalen Trends der Stadtentwicklung und die tatsächliche oder vermeintliche Amerikanisierung unserer Kulturlandschaft sind hochaktuelle und brisante Themen.

Und vielleicht könnten in diese Diskussion auch amerikanische Diskussionsbeiträge einfließen, die realistischer und weniger vergangenheitsfixiert als HOLZNER auch die aktuellen Trends der amerikanischen Stadtpolitik aufgreifen – in den USA gibt es ja nicht erst seit dem aufsehenerregenden Buch von JACOBS über „Tod und Leben der großen amerikanischen Städte“ (1961) fortschrittliche Strömungen der Stadt- und Regionalplanung, die Einfluß auf die Entwicklung der US-amerikanischen Stadtregionen genommen haben. Interessant erscheinen mir z. B. die aktuellen Bestrebungen in der US-amerikanischen Stadtplanung, Innenstädte und deren öffentlichen Raum wiederzubeleben (vgl. z. B. ROBERTSON 1997), verdichteten Bauweisen in den Stadtlandschaften wieder zum Durchbruch zu verhelfen (vgl. z. B. KATZ a. BRADLEY 1999) und neue Light-rail-Systeme einzuführen, um die Abhängigkeit vom Pkw zu mindern – Trends, die übrigens auch SIEVERTS (1997, 143) zitiert.

Zum Schluß möchte ich noch einmal die Frage aufgreifen, die sich im Untertitel dieses Beitrages findet, ob nämlich Raumplanung ein Instrument der Obrigkeitstaatlichkeit oder einer demokratischen Kulturlandschaftsgestaltung ist. Zweifelsohne kann sie zu beidem mißbraucht bzw. gebraucht werden. Aber ich hoffe, meine Auffassung deutlich gemacht zu haben, daß nicht jede Raumplanung gleichzusetzen ist mit autoritären, obrigkeitstaatlichen Denkmustern, solange sie von der gewählten Politik getragen wird. Den Ausführungen HOLZNERs stelle ich mit Entschiedenheit die These gegenüber, daß Raumplanung ein zwar unpopuläres, aber notwendiges Instrument einer aufgeklärten Gesellschaft ist, die die Begrenztheit der natürlichen Ressourcen erkannt hat und einen verantwortungsvollen, nachhaltigen Umgang mit ihrer Landschaft zum politischen Ziel erhoben hat.

#### *Literatur*

- ALBERS, G. (1988): Stadtplanung – Eine praxisorientierte Einführung Darmstadt.
- APEL, D. et al. (1995): Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 16, Berlin.
- (1997): Kompakt, mobil urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Difu-Berichte zur Stadtforschung 24, Berlin.
- ARING, J. (1999): Suburbia–Postsuburbia–Zwischenstadt. ARL-Arbeitsmaterial 262, Hannover.
- BAHRENBERG, G. (1985): Zur Anwendung der Theorie der zentralen Orte in der Raumplanung. In: BLOTEVOGEL, H. H. u. STRÄBER, M. (Hg.): Aktuelle Probleme der Geographie. Duisburger Geographische Arbeiten 5, 15–35.
- BEAUREGARD, R. A. (1998): Edge Cities: Die Peripherisierung des Zentrums. In: Peripherie ist überall. Edition Bauhaus, Bd.1, Frankfurt, New York.
- BEYME, K. v. (1987): Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten. München, Zürich.
- BEYME, K. v. et al. (1992): Neue Städte aus Ruinen. München.
- BLOTEVOGEL, H. H. (1996): Zentrale Orte: Zur Karriere und Krise eines Konzepts in Geographie und Raumplanung. In: Erdkunde 50, 9–25.
- BOSE, M. (1994): Wirkungsanalyse eines stadregionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung. Harburger Berichte zur Stadtplanung, Bd. 4, Hamburg.
- BOSE, M. (Hrsg.) (1997): Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region? Harburger Berichte zur Stadtplanung, Bd. 9, Hamburg.
- DÜWEL, J. et al. (1995): Krieg–Zerstörung–Aufbau. Schriftenreihe der Akademie der Künste, Bd. 23, Berlin.
- FEHL, G. (1980): Camillo Sitte als „Volkserzieher“ – Anmerkungen zum deterministischen Denken in der Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts. In: FEHL, G. u. RODRIGUEZ-LORES, J. (Hrsg.): Städtebau um die Jahrhundertwende. Politik und Planung 10, Köln, 172–221.
- GAARDMAND, A. (1991): Bro til drømmeland. Frederiksberg.
- HAÜBERMANN, H. (1998): „Amerikanisierung“ der deutschen Städte – Divergenz und Konvergenz. In: Peripherie ist überall. Edition Bauhaus, Bd.1, Frankfurt, New York.
- HALL, P. (1988): Cities of Tomorrow. Oxford, Cambridge, Ma.
- HESSE, M. u. SCHMITZ, ST. (1998): Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung, 435–453.
- HÜBLER, K.-H. (1999): Genügen die klassischen normativen Siedlungsstrukturkonzepte den Anforderungen einer nachhaltigen Raumentwicklung? In: Raumforschung und Raumordnung 57, 241–248.
- JACOBS, J. (1961): The Death and Life of Great American Cities. New York.
- KATZ, B. a. BRADLEY, J. (1999): Divided We Sprawl. In: The Atlantic Monthly (284) No. 6, 26–50.
- KEIL, R. (1998): Die Entdeckung Amerikas in der Stadt. In: Peripherie ist überall. Edition Bauhaus, Bd.1, Frankfurt, New York.
- KISTENMACHER, H. u. CLEV, H.-G. (1996): Das französische Raumordnungs- und Raumentwicklungsgesetz (Raum-

- ordnungsgesetz). In: *Raumforschung und Raumordnung* 54, 265–276.
- KRÄMER-BADONI, TH. u. PETROWSKY, W. (Hrsg.) (1997): *Das Verschwinden der Städte*. Universität Bremen, ZWE Arbeit und Region, Forschungsberichte Nr. 8, Bremen.
- MARCUSE, P. (1998): *Muster und gestaltende Kräfte der amerikanischen Städte*. In: *Peripherie ist überall*. Edition Bauhaus, Bd.1, Frankfurt, New York.
- Miljø- og Energiministeriet (1999): *Lokal identitet og nye udfordringer. Forslag til landsplanredegørelse fra miljø- og energiministerien*. København.
- MÖNNINGER, M. (1999): *Entwicklungen und politische Handlungsfelder am Stadtrand*. Unveröffentlichtes Thesenpapier zu einer Diskussionsveranstaltung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung am 25.3.1999.
- MÜLLER, W. u. ROHR-ZÄNKER, R. (1997): *Die Städte und ihr Umland – Plädoyer für einen Perspektivenwechsel*. In: *RaumPlanung* 78, 153–158.
- PEPPLER, G. (1977): *Ursachen sowie politische und wirtschaftliche Folgen der Streuung hauptstädtischer Zentralfunktionen im Raum der Bundesrepublik Deutschland*. *Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften* 27, Frankfurt a.M.
- PRIEB, A. (1990): *Die jungen Städte im nördlichen Hamburger Umland – Vorstädte oder eigenständige Stadtpersönlichkeiten?* In: *Geographische Rundschau* 42, 265–270.
- (1997a): *Die geplante Ørestad in Kopenhagen – Prestigeobjekt oder Zukunftsprojekt?* In: *NORDEN* 12, Bremen, 33–44.
- (1997b): *Erfordert die Auflösung der Stadt in die Region neue regionale Verwaltungsstrukturen? Der Vorschlag zur Bildung der „Region Hannover“*. In: BOSE, M. (Hrsg.): *Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region? Harburger Berichte zur Stadtplanung* 9, Hamburg, 151–169.
- (1999a): *Zentrenkonzepte in Verdichtungsräumen – Probleme in der planerischen Praxis und aktueller Handlungsbedarf*. In: *Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung* 39, Kiel, 1–10.
- (1999b): *Räumliche Planung und nachhaltige Siedlungsentwicklung – Lohnt es sich, an den bisherigen planerischen Konzepten und Verfahren festzuhalten?* In: *Raumforschung und Raumordnung* 57, 249–254.
- REINBORN, D. (1996): *Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart.
- ROBERTSON, K. A. (1997): *Downtown retail revitalization: a review of American development strategies*. In: *Planning Perspectives* (12), 383–401.
- RONNEBERGER, K. (1998): *Urban Sprawl und Ghetto*. In: *Peripherie ist überall*. Edition Bauhaus, Bd.1, Frankfurt, New York.
- SIEVERTS, TH. (1997): *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig, Wiesbaden.
- (1998): *Die Stadt in der Zweiten Moderne, eine europäische Perspektive*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 455–473.
- SITTE, C. (1889; Reprint der 4. Aufl. von 1909; 1983): *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien.
- STÖLZL, CH. (1995): *Bonn oder Berlin?* In: KÖRNER, H.-M. u. WEIGAND, K. (Hrsg.): *Hauptstadt – Historische Perspektiven eines deutschen Themas*. München, 269–275.
- WEIZSÄCKER, R. v. (1987; 13. Aufl.): *Der 8. Mai 1945 – 40 Jahre danach*. In: *Von Deutschland aus. Reden des Bundespräsidenten*. Berlin, 13–35.
- WIEGANDT, C.-C. (1998): *Neue Stadtteile in den 90er Jahren – Gestaltungsmöglichkeiten am Stadtrand*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 537–554.
- ZUCCONI, G. (1998): *Camillo Sitte*. In: MAGNANO LAMPUGNANI, V. (Hrsg.): *Hatje-Lexikon der Architektur des 20. Jahrhunderts*. Ostfildern-Ruit, 346.