

Der Absolvent einer deutschen Technischen Hochschule oder Universität, Fachrichtung Städtebau oder Raumplanung, wird, nach den städtebaulichen Leitbildern der letzten hundert Jahre befragt, aufzählen: Gartenstadt, Charta von Athen, Aufgelockerte und Gegliederte Stadt, Autogerechte Stadt, Urbane Stadt – aufs neue *urban* durch Verdichtung. Das ist es, was ein Städtebaustudent zur Geschichte des modernen Städtebaus gelernt hat. Welche Vorstellungen er mit diesen Schlagworten zu verbinden weiß, steht auf einem anderen Blatt. Ganz zu Recht ist *Urbanität durch Dichte* an den Schluß der Aufzählung gestellt. Den sechziger Jahren zugeordnet, ist indes auch dieser Leitbild-Slogan längst Geschichte. Mittlerweile sind wir auf der Suche nach Leitvorstellungen für die „Ökologische Stadt“. Wie sie aussehen könnte, beschaffen sein müßte – darüber gehen die Meinungen und Bilder einstweilen noch weit auseinander. Doch wie war das eigentlich mit *Urbanität durch Dichte*? War das wirklich ein Leitbild für Städtebau, vergleichbar dem von der Gartenstadt? Die Frage ist schwer zu beantworten. Es gibt kein verbindlich festgehaltenes programmatisches Konzept. Hingegen: *Gartenstadt* – da fällt jedem, der sich etwas mit der Geschichte des Städtebaus befaßt hat, gleich der Namen Ebenezer Howard ein, ebenso der Titel seiner wegweisender Schrift *Garden Cities of Tomorrow*. Weiter: die *Charta von Athen*, Ergebnis des Internationalen Kongresses für Moderne Architektur (CIAM) 1933, ist zwar erst sehr viel später von Le Corbusier aufgezeichnet worden, kann aber seit 1984 in Thilo Hilperts kritischer Neuauflage nachgelesen werden. *Die Autogerechte Stadt* – so lautet der Titel einer 1959 Furore machenden Schrift von Hans Bernhard Reichow. Schließlich: *Die Aufgelockerte und Gegliederte Stadt* – unter diesem Stichwort kann jeder an Städtebau Interessierte sich in zahlreichen Publikationen Kenntnis über die konzeptuellen Gedanken von Göderitz, Rainer und Hoffmann verschaffen. Nur zu *Urbanität durch Dichte* gibt es nichts bislang, was allgemein und leicht

zugänglich wäre, obwohl die Initiativen, die auf nicht weniger als die Annahme eines neuen städtebaulichen Leitbilds drängten, und das nicht ohne weitreichende Wirkung, inzwischen über drei Jahrzehnte zurückliegen.

Im November 1963 veranstaltete die Kreisgruppe Gelsenkirchen des Bundes Deutscher Architekten zusammen mit dem Institut für Städtebau an der Technischen Hochschule Aachen eine Tagung unter dem Motto „Gesellschaft durch Dichte“. Es gab dazu eine Presseinformation, danach nur einige Berichte in der Lokal- und Fachpresse. Doch es wurden glücklicherweise die Vorträge und Diskussionen auf Tonband aufgezeichnet; und diese Tonbänder, aufbewahrt im Privatarchiv von Ernst-Otto Glasmeier, einem der Initiatoren der Tagung, konnten nun der vorliegenden Veröffentlichung zugrunde gelegt werden, soweit sich die Mitschnitte als vollständig erwiesen. Wo Lücken klaffen, konnte wenigstens in einigen Fällen auf Veröffentlichungen der Vorträge zurückgegriffen werden, die sich verstreut in Fachzeitschriften finden. Von Jan Despotopoulos gab es indes nur noch einige Stichworte auf zwei Schreibmaschinenseiten; sie stehen hier als letzter Beitrag zur Tagung 1963.

Ein Jahr später fand eine zweite Tagung zum gleichen Thema statt, diesmal unter dem Tagungsmotto „Großstadt, in der wir leben möchten“. Die Vorträge dieser zweiten Gelsenkirchener Tagung sind in einem Heft der BDA-Zeitschrift *Der Architekt* abgedruckt und insoweit vollständig auf uns gekommen. Sie bilden den zweiten Teil der Dokumentation.

Was war der Anlaß, in zwei aufeinander folgenden Jahren gleich zwei Tagungen zum gleichen Thema zu veranstalten, zudem am selben Ort? Und welche Wirkungen sind von ihnen ausgegangen? Da ist zunächst in Erinnerung zu rufen, daß 1960 nach langen Kontroversen und Debatten das *Bundesbaugesetz* verabschiedet wurde, dann 1962 die *Baunutzungsverordnung* und 1963 das *Raumordnungsgesetz*. Zusammen gesehen kam das einem Konsens auf fast allen Ebenen räumlicher wie baulicher Planung gleich. Und doch gab es zwischen diesen Gesetzen und Verordnungen tiefgreifende Unterschiede: Während das Bundesbaugesetz in seinen Zielvorgaben als „leitbildneutral“ angesehen werden konnte, ließ sich dies von der Baunutzungsverordnung nicht behaupten. Und in der Diskussion um das Raumordnungsgesetz spielte die Charakterisierung städtischer Agglomeration mit dem damals durchaus negativ be-

setzen Begriff „Ballungsraum“ eine bedeutende Rolle. Aus der negativen Wertung von Ballungsräumen wurde das – vorerst vorrangige – Ziel einer „Entballung“ abgeleitet. Mit der Baunutzungsverordnung sind ähnliche Zielvorstellungen in städtebaulichen Maßstab übertragen: Begrenzung der Bebauungsdichte durch Festlegung von Obergrenzen für die auf das Baugrundstück zu beziehende Geschosßflächenzahl.

Hinter den Leitbildern von der Entballung und der Auflockerung standen Vorstellungen von der Art, wie Menschen (gesund) leben sollten. Stadtplaner und die für die Gesetzgebung zuständigen Experten in Bund und Ländern sahen sich verantwortlich für die Gesundheit der zunehmend in städtischen Siedlungen lebenden Bevölkerung, für ihre physische Gesundheit – Licht, Luft und Sonne – und für die soziale Gesundheit. Der „Vermassung“ sollte entgegengewirkt werden. Das Einfamilienhaus, vom Minister Lücke *Das deutsche Haus* genannt, galt als Bollwerk gegen den Kommunismus. Man mag es heute nicht mehr glauben, aber das waren Vorstellungen, die damals ernst genommen werden mußten und zur Gegenwehr herausforderten. Architekten wie Stadtplaner wandten sich zu Anfang der sechziger Jahre mit Nachdruck gegen die Festschreibung solch einengender Bestimmungen in Gesetzen und Verordnungen. Dabei konnten sie sich auf die zunehmende Kritik am Nachkriegs-Städtebau berufen, die von Journalisten, Soziologen und Psychologen vorgetragen wurde. Namen wie Edgar Salin, Jane Jacobs oder Hans Paul Bahrdt erlangten für die Generation der damals dreißigjährigen Architekten und Stadtplaner größere Bedeutung als die der maßgebenden Stadtplaner, wie Ernst May, Werner Hebebrand, Hans Bernhard Reichow. Die jungen Architekten waren zunehmend bereit, sich mit einer Städtebaukritik zu identifizieren, die in Buchtiteln wie *Die gemordete Stadt* oder *Daseinsformen der Großstadt* ihren Niederschlag gefunden hatte. Es wurde nach städtebaulichen Konzepten gesucht, die nicht auf Auflösung der Großstädte gerichtet war. Großstadt sollte akzeptiert werden, auch mit ihren negativen Erscheinungen. Provozierende Thesen wurden formuliert, etwa: Eine Stadt, in der nicht mehrmals am Tage der Verkehr zusammenbricht, ist tot.

Auch das Motto der Tagung 1963 „Gesellschaft durch Dichte“ war als Provokation gedacht. Mehrere der Vortragenden distanzieren sich damals gleich von diesem Ziel, allen voran Erich Kühn in seinem Eröffnungsvortrag. Yona Friedman wies darauf hin, daß es natürlich keinen ursächlichen Zusammenhang gebe zwischen Gesellschaft und Dichte. Er war

es auch, der für eine Verwissenschaftlichung des Städtebaus plädierte. Die Bedürfnisse der Menschen müßten erforscht werden. Es gehe nicht an, daß einzelne Stadtplaner ihre sehr subjektiven und meist arg vereinfachten Vorstellungen von der idealen Gesellschaft in städtebauliche Leitbilder ummünzten. Der Ruf nach Soziologen wurde verstärkt laut. Diese aber stellen fest:

Nicht allein mit Licht, Luft und Sonne, nicht mit aufgelockerten und durchgrüneten Städten könne den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprochen werden. Nur in dicht gebauten Städten würden die Menschen die vielfältigen Kontakte finden, die sie suchten. Unter Verdichtung wurde allerdings nicht nur eine Erhöhung der Geschosßflächenzahlen verstanden. Auch die unterschiedlichen Nutzungen, die im Nachkriegsstädtebau gemäß einem allzu einfältigen Verständnis der Charta von Athen weiträumig voneinander getrennt worden waren, sollten nun in Abkehr von den Grundsätzen der Charta in ein dichtes Gefüge gebracht werden. Nur wenn die Städte wieder in diesem Sinne verdichtet würden, könne sich Urbanität entfalten.

Die Gelsenkirchener Tagungen riefen natürlich sogleich jene auf den Plan, die ihr Leitbild von der Aufgelockerten und Gegliederten Stadt zu verteidigen suchten. Und dies keineswegs nur mit der bissigen Ironie, die einem Werner Hebebrand zu Gebote stand: Er nannte die Wortführer und Gefolgsleute des neuen Leitbilds kurzerhand „Urbanitäter“. Aber es gab auch besorgte Warner. Als erfahrene Stadtplaner prophezeiten sie, daß eifrige Spekulanten sich die Thesen von der anzustrebenden höheren Dichte der Bebauung so schnell wie rücksichtslos zunutze machen würden. So kam es dann auch.

Viele Siedlungsgesellschaften griffen den Ruf nach Verdichtung freudig auf. Vor allem die *Neue Heimat* verstand es, die Vertreter der neuen Richtung für ihre Zwecke einzuspannen. Für eine der neuen Großsiedlungen, Heidelberg-Emmertsgrund, gewannen sie sogar Alexander Mitscherlich als Berater (der Beratervertrag wurde allerdings vorzeitig aufgelöst). „Leben in der Siedlung“ – so wurde der Wettbewerb für eine Hochhaussiedlung in der Einflugschneise des Düsseldorfer Flughafens tituliert. Schließlich wurde die Forderung nach städtebaulicher Verdichtung auch in die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Nordrhein-Westfalen übernommen. Weniger dicht bebaute ältere Stadtquartiere sollten einer verdichteten Bebauung weichen, namentlich im Einzugsbereich schienengebundener Verkehrsmittel. Gerade an der Durchsetzung dieses

Programms aber entzündete sich der Widerstand. Das gesellschaftliche Leitbild der „Urbanitäter“ entsprach nicht den Vorstellungen großer Teile der Bevölkerung.

Während die Gartenstadt-Idee offensichtlich die besten Architekten der Zeit angezogen hatte, haben es die Architekten der sechziger und siebziger Jahre nicht verstanden, ihre gesellschaftlichen Ideen von Stadt und Stadtleben auch in humane Bauformen umzusetzen. So kann auch heute noch die Auffassung vertreten werden, das Leitbild *Urbanität durch Dichte* habe nichts getaugt und taue auch weiterhin nicht. Es sei nicht menschengerecht und werde darum von der Bevölkerung auch nicht akzeptiert (so Hartmut Dieterich auf einer Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung in Hagen, Oktober 1992). Dennoch, wer in den frühen sechziger Jahren die Diskussion um die Rückgewinnung von Urbanität mitgetragen hat, traut heute oft seinen Ohren nicht. Kaum eine Zusammenkunft von Städtebauern, in der nicht der Begriff Urbanität laut würde. Es häufen sich Veröffentlichungen wie *Urbanität in Deutschland* (difu 1991) oder *Architektonische Leitbilder und neue Urbanität* (Hoffmann-Axthelm). Doch im Unterschied zu den sechziger Jahren macht das kein Aufsehen mehr. Für Urbanität plädiert heute jeder, nur nicht unbedingt für Urbanität *durch Dichte*. Das klingt heute ein wenig zu mechanistisch. Wir sprechen lieber von der „Stadt der kurzen Wege“, von „flächensparendem Bauen“, von „Durchdringung“ und „Verflechtung“ der Funktionen und Nutzungen. Im Ergebnis aber läuft das alles auf die Forderungen und Ziele von damals hinaus. Nur daß jetzt im Zeichen der Energie-Krisen, Klima-Katastrophen und ökologischen Desasters die Chancen ungleich besser stehen, zu humanen Maßstäben und Bauformen zu kommen. So läßt sich sagen: Was vor dreißig Jahren mit *Gesellschaft durch Dichte* gemeint und Anstoß war, verlangt heute noch und wieder, eingelöst zu werden: eine Herausforderung an Städte- und Häuserbauer!

Gerhard Boeddinghaus