

Dokumentation

65. Sitzung des Stadtforums Berlin am
26. September 1997

Europäische Stadt

Kontakt

Stadtforum Koordinationsbüro E-Mail
info@stadtforum-berlin.de

Inhaltsverzeichnis

Programm

Leitgedanken der Lenkungsgruppe

Zusammenfassung

Hartmut Häußermann: Was bleibt von der europäischen Stadt?

Martin Pawley: Cyberspace und Phantomstadt

Jerzy Guz: Stadtplanung in Warschau: Eine kurze Einrührung

Ceslaw Bielecki: Masterplan für Warschau

Borja Carreras Moysi: Stadtplanung in Barcelona - Eine Einrührung

Alexandr Viktorowitsch Kouzmine: Stadtplanung in Moskau - Eine Einführung

Adressen der Referenten

Anlagen (Presseberichte)

Berlin, im Oktober 1997

Programm

Europäische Stadt

Auslaufmodell oder Entwicklungspotential?

65. Sitzung des Stadtforums am 26. September 1997 im ehemaligen Staatsratsgebäude am Schloßplatz 1, 10178 Berlin-Mitte, 14.00 bis 19.00 Uhr

Die Revitalisierung der Innenstädte stellt sich heute als Herausforderung für das 21. Jahrhundert. In der Zentrums-Debatte nehmen vor allem die Mobilisierung privaten Kapitals und die Aktivierung öffentlicher Grundstücke den Schwerpunkt ein. Die Berliner Diskussion über die Strategie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie steht daher exemplarisch für einen Diskurs mit europäischer Dimension.

Das Stadtforum thematisiert auf seiner 65. Sitzung erneut das Planwerk Innenstadt - diesmal mit einem internationalen Blick in Städte, die sich dem Transformationsprozeß bereits unterworfen haben oder sich inmitten eines Umbruchs befinden. Einrührend soll die Frage diskutiert werden, ob es sich bei dem Begriff der „Europäischen Stadt“ um ein Auslaufmodell oder eine Chance für die Stadtentwicklung handelt.

Block I: Europäische Stadt - Auslaufmodell oder Entwicklungschance?

Prof. Dr. Hartmut Häußermann, Humboldt-Universität Berlin „Was bleibt von der europäischen Stadt?“

Martin Pawley, Kritiker und Mitherausgeber von „World Architecture“, London „Cyberspace und Phantomstadt?“

Block n: Vorträge zur Stadtentwicklung in europäischen Metropolen

Kouzmine Alexandr Viktorowitsch

Vorsitzender des Komitees für Städtebau und Architektur der Moskauer Regierung

Borja Carreras Moysi

Direktor der Gerencia d'Urbanisme der Stadt Barcelona

Jerzy Guz

Direktor der Abteilung für Entwicklung und Wirtschaftspolitik der Gemeinde Warschau-Zentrum

Czeslaw Bielecki

Architekt des Masterplans für das Zentrum von Warschau

Die fremdsprachigen Vorträge werden simultan übersetzt.

Leitgedanken der Lenkungsgruppe

Europäische Stadt

Auslaufmodell oder Entwicklungspotential?

Wenn heute in Berlin im Stadtforum über die Europäische Stadt gesprochen wird, hat dies einen sehr konkreten praktischen und materiellen Hintergrund und einen geschichtlich kulturellen. Zunächst letzteres: Berlins historisches Zentrum ist die Ostberliner Mitte. Daneben hat sich im „Neuen Westen“ um den Kurfürstendamm um die Jahrhundertwende ein zweites, Gründerzeit geprägtes, Zentrum herausgebildet, das sich nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Fall der Mauer als die Westberliner Mitte weiterentwickelte. Auf beiden Seiten ist die Geschichte dieses Jahrhunderts präsent: In monumentaler, repräsentativer Form, in der Form der Neuen Sachlichkeit der Zwanziger Jahre, in bis heute noch sichtbaren Spuren der Kriegszerstörungen und in den Wiederaufbaugeschichten und Neubaugeschichten nach 1945.

Je nach Standort, dem politischen, wirtschaftlichen, sozialen wie dem räumlichen, bieten diese Räume unterschiedliche Identifikation an und sind infolgedessen bei jeder Veränderung Orte, um deren Gestaltung und deren Nutzungsstruktur gekämpft wird. Daß dies so ist, ist Ausdruck einer existierenden politischen Kultur des europäischen Stadtbürgers. Damit ist bereits ein wesentlicheres Kriterium der europäischen Stadt genannt: Die Mitte der Stadt ist nach wie vor, und trotz aller Multimedien, die Polis, das geistige Zentrum eines Gemeinwesens - und im Falle Berlins, in Zukunft auch wieder das Zentrum eines Landes.

Wie die großen Veranstaltungen des Stadtforums und die breite Diskussion in den Medien um das Planwerk Innenstadt offenlegten, gibt es sehr weit auseinanderliegende Vorstellungen von dem, was Urbanität heute ausmacht und wie diese in Zukunft verstanden werden wird. Deutlich wurde dabei auch, daß es zwischen Ost- und Westberliner unterschiedliche Aneignungsformen des städtischen Raumes gibt. Dies kann soweit gehen, daß das, was der eine als urban ansieht, bei dem anderen als Ödnis wahrgenommen wird. Besonders deutlich wird dies in der Debatte um den Schloßplatz und das Marx-Engels-Forum. Das Planwerk Innenstadt will dem Ort, der heute als Innenstadt-Park und Parkplatz dient, seine alte urbane Dichte zurückgeben, während die Gegner dieser Absicht, an der weniger urbanen Weitläufigkeit des unbebauten Ortes festhalten wollen.

Der materiellen Kern der Auseinandersetzung um die Mitte und die europäische Stadt ist folgender: Berlins Mitte trägt, wie schon erwähnt, alle Spuren der Geschichte dieses Jahrhunderts. Es gibt hier, was es in den Zentren anderer westeuropäischer Metropolen nur noch selten gibt: große untergenutzte Flächen, von der Geschichte über Jahrzehnte liegengelassene Quartiere, einen überall sichtbaren Nachbesserungsbedarf, sowohl in und an den Gebäuden, wie den Plätzen und Parks. Es stellt sich die Aufgabe, wie eine unwirtliche Leere mit Schnellstraßenschneisen und Tunneln reurbanisiert werden kann, wie an die Stelle der „autogerechten Stadt“ ein großstadtfähiges Mobilitätskonzept treten kann, wie die historische Stadttextur im Rahmen eines großen Stadtumbaus rekonstruiert werden, wie Funktionsmischung erhalten und neu geschaffen werden kann, um eine monofunktionale Citybildung zu verhindern und wie bei Abbau von Kommunaleigentums neue Formen des Privateigentums geschaffen werden können, an denen nicht nur die privilegierten Schichten partizipieren.

Das Planwerk Innenstadt hat eine eindeutige Wertung im Sinne einer umfassenden Aufwertung der Mitte als Polis vorgenommen: Ort der Bürger, Ort der Öffentlichkeit, der Geschichte, der Politik und der Nutzungsmischung von unterschiedlichen, multikulturell geformten Lebens-, Wohn- und Arbeitsformen und einer damit verbundenen baulichen Verdichtung. In Leitlinien zum Planwerk Innenstadt wurden diese Intentionen festgehalten.

Verlangt wird nicht weniger, als eine Ablösung der Paradigmen des Städtebaus der Moderne. Seitdem reißt die Diskussion um die Veränderung der Mitte Berlins nicht mehr ab.

Während das formulierte Leitbild auf breiteste Zustimmung stößt, sind vor allem die Umsetzungsvorschläge heftig umstritten. Die gleiche Diskrepanz kennen wir aus der ökologischen Diskussion. Jedes Umsteuern stößt auf Widerstände, eingefahrene Gewohnheiten, vermeintliche Gewißheiten, verfestigte Vorurteile und handfeste materielle und wirtschaftliche Interessen. Aus diesem Grunde kann das Planwerk Innenstadt in seiner weiteren Fortschreibung nur im Dialog mit allen Bürgern, Investoren und verantwortlichen Personen in der Politik und der Verwaltungen weiterentwickelt werden. Stadtentwicklung wird als Prozeß verstanden, Stadtplanung wird um modernes Stadtmanagement erweitert. Private Initiative und Investitionen sollen zunehmend staatliche und kommunale ersetzen.

Gleichzeitig soll der Rückzug des Staates mit einem Autonomie- und Verantwortungszuwachs der Stadtbürger einhergehen, es soll eine Bürgerstadt des 21. Jahrhunderts entstehen.

Wie kann ein solches Modell, angesichts der zahlreichen Zielkonflikte, erfolgreich umgesetzt werden oder ist es, wie manche Kritiker meinen, reine Nostalgie. Schon die Konzentration auf die Mitte als Kern der europäischen Stadt ist umstritten. Die Aufwertung der Peripherien und das Verlassen von disfunktional gewordenen Stadtmitten ist weltweit ebenso zu beobachten, wie die Versuche ihrer Erhaltung und Vitalisierung. Aus diesem Ansatz heraus stellen wir folgende Fragen an das Stadtforum „Europäische Stadt - Auslaufmodell oder Entwicklungspotential?“

1. Welche Bedeutung haben Geschichte und historischer Stadtgrundriß für die zukünftige Stadtplanung und die Verteilung wichtiger Funktionen in der Innenstadt ?
2. Welche Verdichtungspotentiale bestehen in baulicher, demografischer und arbeitsplatzpolitischer Hinsicht? Wohin geht der Trend der Nutzungsstrukturen in den Innenstädten?
3. Welche Priorität hat in der stadtplanerischen Strategie die Entwicklung der Innenstadt gegenüber den gesamtstädtischen Entwicklungen ?
4. Wie agiert und steuert die administrative Ebene ?
5. Welche Bedeutung für die postsozialistische Gesellschaft hat der Erwerb von klein-teiligem Eigentum in der Innenstadt ? Wie wird es gefördert und in welcher Quantität ? Wie wird parzelliert ? Wer sind die wirtschaftlichen und die strukturbildenden planerischen Akteure ?
6. Wie sieht die baulich-räumliche Typologie einer neuen Durchmischung von Wohnen und Arbeiten aus ? Gibt es dafür bereits Beispiele ?
7. Gibt es dezentrale und innovative Modelle für die stadttechnische Infrastruktur, um Energie- und Ressourcenschonung zu fördern ?

8. Welche Mobilitätskonzeptionen gibt es, wenn man vom Leitbild der „autogerechten Innenstadt“ abweicht ?
9. Welche Gestaltung haben die Freiräume, die Räume der Öffentlichkeit ?
10. Wie werden die Versuche einer Revitalisierung der Innenstädte beurteilt ? Sieht man, vor allem in den osteuropäischen Metropolen, dies primär als eine Nachholentwicklung der westeuropäischen Zentrenentwicklungen an oder als anders gelagerte, neue Entwicklungswege?

Wir sind uns bewußt, daß jede dieser Fragen eine eigene Veranstaltung mühelos ausfüllen würde. Es geht hier jedoch nicht so sehr um die Tiefe der Behandlung, sondern um ein szenarienartigen Gesamteinblick in die Arbeitsweisen der eingeladenen Metropolen. Um die Frage nach der Zukunft der europäischen Stadt gemeinsam weiterzuentwickeln zu können, ist es wichtig, Erfahrungsberichte zum Umbauprozess in ost- und westeuropäischen Metropolen zu hören, deren Themen und Konfliktlinien mit den unseren zu vergleichen. Wo und wie wir voneinander lernen können, wird sich hieraus ergeben.

Winfried Hammann, Mitglied der Lenkungsgruppe des Stadtforums

Zusammenfassung

Europäische Stadt

Auslaufmodell oder Entwicklungspotential?

65. Stadtfomm am 26.9.97 Beginn:
14.15 Uhr Ende: 19.15 Uhr

Anwesende: 220 Personen

Die Debatte über das Planwerk Innenstadt und die damit verbundene Neubewertung der Stadtmitte sollte mit der 65. Sitzung des Stadtforums internationalisiert werden. Die konkreten Fragestellungen (vgl. Leitgedanken der Lenkungsgruppe) seien zwar in Berlin entwickelt worden, sollten jedoch ihren Horizont auf eine europäische Dimension aufweiten.

Einführend gab Hartmut Häußermann einen Überblick über die Tradition einer „europäischen Stadt“ als Gesellschaftsform, die auf der Emanzipation der Stadtgesellschaft und technischen Notwendigkeiten basierte. Heute existiere ein zivilisatorischer Bedarf, an der Stadtform festzuhalten. Anschließend hielt Martin Pawley dagegen, daß durch elektronische Kommunikationssysteme eine gewisse Entortung der Stadt eintrete. Die „europäische Stadt“ sei nicht mehr durch die Trennung in private und öffentliche Räume und durch die Komposition von Haus, Straße und Platz gekennzeichnet, sondern löse sich zunehmend auf. In den Städtebauideen habe sich der Pluralismus durchgesetzt.

In der Diskussion wurde die These Pawleys stark angezweifelt. So etwa hätten sich Fem-Universitäten nicht durchgesetzt. Hinzu komme, daß durch eine zunehmende Digitalisierung der Arbeitsprozesse auch eine neue Seßhaftigkeit für die Stadtbewohner möglich werde.

Nach der abstrakten Diskussion des Themas standen konkrete Strategien zur Stadtentwicklung in Warschau, Barcelona und Moskau im Mittelpunkt, die anhand der Frage nach der „Europäischen Stadt - Auslaufmodell oder Entwicklungspotential“ erörtert werden sollten.

In **Warschau** wurde in den vergangenen zwei Jahren ein Masterplan erarbeitet, der zum Ziel hat, Nachverdichtungspotentiale für Gewerbe- und Büroflächen zu schaffen. Mit Hilfe privater Investitionen (bis zu 90 %) sollen die Brachen in der Innenstadt, die seit 1994 eine eigene Gemeinde ist, auf Grundlage des historischen Stadtgrundrisses bebaut werden. Im Vordergrund steht dabei die Revitalisierung des öffentlichen Raumes. Die Ufer der Weichsel sollen belebt und dem Stadtraum zurückgerührt werden. Wichtige Aspekte der Strategie sind darüber hinaus, Flächen als Mehrzweckgebiete auszuweisen, um flexibel auf Nutzungsanforderungen einzugehen, und die vorhandene Infrastruktur als Basis für einen Ausbau zu nutzen (alter Schientunnel als Kanal für technische Infrastruktur). Vor allem Czeslaw Bielecki wies darauf hin, daß es bei der Neugestaltung um eine Neudefinition des Stadtraums gehe, die die Einzelgebäude als Artefakte miteinander verbinde. Der Funktionalismus müsse intellektuell als gescheitert betrachtet werden. Jerzy Guz unterstrich, daß es beim Ausbau des Zentrums zunächst um eine bauliche Verdichtung gehe. Die Bearbeitung des Masterplans zielte darauf, den Bestand zu akzeptieren und auf eine ökonomische Machbarkeit zu setzen. Ein anderer Faktor der Planung sei die Herausbildung

einer neuen Mittelschicht, die zu einer gesteigerten Nachfrage nach Wohnraum höherer Qualität führe. Derzeit seien 800.000 qm Wohnfläche im Bau.

Die städtebaulichen Probleme in **Barcelona** liegen dagegen nicht in der Ver- sondern in der Entdichtung. Viele Quartiere, in denen die Straßenbreite bei etwa zwei (!) Metern liege, müßten aus hygienischen Gründen umgebaut werden. Der Stadtumbau basiert auf einem Plan, der verschiedene Schwerpunkte in der Stadt ausweist. Am Leitbild der kompakten Stadt werde dabei festgehalten. Barcelona weist mit bis zu 350 Bewohnern pro Hektar eine der höchsten Dichten in Europa auf. Eine Besonderheit in Barcelona sei darüber hinaus, daß der Boden immer privat sei. Bei Abriß eines Gebäudes müsse die Nutzung stets ersetzt werden.

In der 8,3-Millionen-Stadt **Moskau** ist jeder vierte Einwohner im Rentenalter. Da die Geburtenzahlen seit Jahren unter den Sterbezahlen liege, könne die Regulierung der Altersstruktur nur über Zuzüge geregelt werden. Dies sei ein großes Problem der russischen Hauptstadt. Zur Strategie der Stadtplanung erläuterte Alexander Viktorowitsch Kouzmine, daß nach 1935 (Stalin-Plan) und 1971 (Breschnjew-Plan) seit einigen Jahren an einem dritten Generalplan gearbeitet werde. Größter Unterschied sei dabei, daß es sich nicht mehr um einen Weisungsplan handle, wie die Stadt in 30 Jahren auszusehen habe, sondern um ein Planwerk, das flexibel auf Veränderungen reagieren könne. Das Vorgehen bei der Entwicklung des Masterplans gehe zunächst von der Nutzung der Flächen aus, um daraus eine Raumgliederung zu entwickeln. Eine „europäische Stadt“ drücke sich durch Kontinuität und Identität aus. Denn ohne die Geschichte zu studieren, komme man in der Stadtplanung nicht weiter. Der Begriff der Modernisierung nutze sich immer wieder ab.

Der abschließende Gedankenaustausch im Stadtforum Club setzte an drei Schwerpunkten an.

1. Die diskutierten Berliner Probleme relativierten sich durch die Erörterung der Strategien in den anderen Metropolen. In Barcelona, Warschau und Moskau zeige sich mehr Pragmatismus im Vorgehen.
2. In allen Städten sei die Rechtssicherheit ein notwendiges Instrument für die ökonomische Umsetzung. Besondere Erwähnung erhielten die sieben Grundsätze Barcelonas, von denen der siebte eine Fähigkeit zur politischen Führerschaft (im Sinne, daß die Stadt den Problemen immer einen Schritt voraus sein müsse) verlange.
3. Die Auswirkungen der telekommunikativen Möglichkeiten auf Dichte und Funktionsmischung sowie die Bedeutung des öffentlichen Raumes für demokratische Prozesse müßten intensiver untersucht werden. Der Standortfaktor Sicherheit wird eine stärkere Bedeutung erhalten. Ebenso sollte die Funktion der Innenstadt als Ort für Migranten, Schattenwirtschaft und Schwarzarbeit untersucht werden. Im Mittelpunkt der Entwicklung müsse immer die Stadtreparatur vor dem Stadtneubau stehen.

Zusammenfassung: Philipp Meuser

Was bleibt von der europäischen Stadt?

Von Prof. Dr. Hartmut Häußermann

1. Was ist die 'europäische Stadt'?

Mit dem Begriff der europäischen Stadt verbinden wir eine bestimmte Vorstellung von Urbanität. Diese Urbanität ist eng verbunden mit der europäischen Zivilisation und Kultur. Urbanität ist in ihren politischen, sozialen und ökonomischen Dimensionen eine Vorform der modernen Gesellschaft. Die Vorformen von Marktwirtschaft, bürgerlicher Individualität und Demokratie haben sich in europäischen Städten entwickelt.

Die Stadt war

- ein besonderer politischer Verband,
- Sie war eine besondere Form der Organisation der Ökonomie, die Marktwirtschaft,
- und sie war eine besondere soziale Formation, nämlich Ort, an dem nicht primär Sippenverbände sondern einzelne Individuen das Grundelement des Sozialen bildeten.

Die Stadtmauer markierte mehr als eine räumliche Grenze, sie war eine soziale, politische und ökonomische Grenze, sie trennte Gesellschaften. Da ihre Besonderheit ständig bedroht war, mußte sie durch Mauern gesichert werden. Die Erfahrung der Stadtgesellschaft als einer besonderen Gesellschaft wurde durch das dichte Neben- und Miteinander auf engstem Raum noch intensiviert - erzwungen von wehrtechnischen Anlagen (Stadtmauern). Nicht die Dichte war entscheidend sondern die Qualität als 'besonderer' Ort: rechtlich, politisch, ökonomisch.

2. Der produktive Zwang der Stadtform

Die Verkehrs- und Kommunikationstechnik sorgte dafür, daß die Stadt auch während der Industrialisierung ein besonderer Ort blieb. Die Arbeits- und Konsummärkte waren nur für diejenigen erreichbar, die in räumlicher Nähe zu den lokal abgegrenzten Märkten wohnten. Dadurch entwickelten die Städte ihre räumliche Dichte weiter und steigerten sie in der kurzen Phase der Hochindustrialisierung auf historisch einmalige Höhen. So blieben die Großstädte bzw. Ballungsgebiete bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts regional abgegrenzte Industriegesellschaften mit einer besonderen Produktionsweise und einer besonderen Sozialstruktur. Aus dem Stadt-Land-Gegensatz wurde eine Stadt-Land-Differenz, denn die ökonomischen, politischen und rechtlichen Besonderheiten der Stadt wurden im Nationalstaat allgemein bzw. ubiquitär.

Die Unternehmen waren für den Zugang zu Arbeitskräften auf die großen Städte angewiesen. Für Konsumgüterproduzenten war die Nähe zu den großen Absatzmärkten entscheidend. Auch waren die Zulieferbeziehungen innerhalb eines Großstadtraums leichter organisierbar. Konkurrenz unter den Vielen förderte durch ihren Zwang zur Spezialisierung Und Arbeitsteilung die Produktivität und die Innovation. Die Stadt war technisch und ökonomisch notwendig. Die Bedürfnisse der Bewohner waren nachrangig, sie mußten in den dichten Städten leben, wenn sie am neuen Reichtum teilhaben wollten. Die Erwerbslosen strömten vom dem Land in die Stadt, weil sie dort Arbeit, überhaupt eine Überlebensperspektive fanden.

3. Die kulturelle Produktivität der Stadt

Die Stadt wuchs durch Zuwanderung. Der Zustrom von Fremden aus den verschiedensten Gegenden und aus verschiedenen Kulturen schuf Heterogenität, Verschiedenheit. Analog zur Ökonomie steigerte die Dichte auch in der Kulturproduktion und bei den Lebensweisen Spezialisierung und Differenzierung. Wer etwas erreichen wollte, mußte etwas Besonderes bieten, und wer sich als Individuum darstellen wollte, mußte sich von anderen unterscheiden. Daher förderte die Stadtkultur Innovation - das ist die kulturelle Produktivität der Stadt.

Hektisches Aktivitätsniveau, Geschwindigkeits- und Konsumrausch, das Nebeneinander von Fremdem und Exotischem, Sensationen aller Art auf engem Raum - so wird die moderne Großstadt am Beginn dieses Jahrhunderts gerne beschrieben, bis heute. Aber die Überfülle der Eindrücke, die extreme Differenz der Lebensstile, die unausweichliche Konfrontation unterschiedlicher Kulturen und die erzwungene ständige Begegnung mit dem Unbekannten, mit dem Fremden stellen auch eine hohe Anforderung, ja eine Überforderung dar, gegen die sich der Großstädter durch Rückzug, durch Abwehr, durch Entpersönlichung der zufälligen Kontakte und Eindrücke wehren muß. Daraus ergibt sich der städtische Sozialcharakter: man nimmt Distanz zu ungewollten, aber räumlich präsenten sozialen Beziehungen, man filtert seine Wahrnehmung, man distanziiert sich innerlich vom äußerlich Nahen. Blasiertheit und Indifferenz werden zu Merkmalen des großstädtischen Sozialverhaltens.

Wegen ihrer Dichte und Größe wird die Stadt zu einem sozialen Raum mit besonderer Qualität: eben weil man - aus Selbstschutz - gegenüber dem räumlich Nächsten distanziert bleiben will, weil man dessen moralischen, politischen und kulturellen Überzeugungen nicht teilt und auch nicht teilen muß, entwickelt man eine Gleichgültigkeit und Distanziertheit, die - das ist die Dialektik der Stadtkultur - auch dem anderen seinen Lebensraum läßt. Aus sozialer Distanz bei gleichzeitiger räumlicher Nähe ergibt sich der städtische Freiheitsraum, in dem sich differente Lebensstile, unterschiedliche Kulturen und Individualitäten entfalten können.

So weit die soziologische Diagnose der Stadtkultur. Toleranz und kulturelle Produktivität entwickeln sich unter dem Zwang zur räumlichen Nähe bei gleichzeitigem Wunsch zu sozialer Distanz. In diesem Sinne war die europäische Stadt eine Erziehungsanstalt. Das war die zivilisatorische Leistung der europäischen Stadt.

Aber diese Stadtkultur war immer in Gefahr, sie war und ist prekär: Wer zu dieser Distanzierung von nachbarschaftlichen Beziehungen und alltäglichen Begegnungen nicht in der Lage ist, wer sozusagen nicht lässig bleiben kann, empfindet soziale Mischung und die Nähe des Andersartigen als Belästigung und reagiert entsprechend: mit Säuberungsphantasien oder Flucht. Und dies hat mit einem Grundelement von Stadtentwicklung zu tun: mit der Zuwanderung von Fremden.

Großstädte erhalten sich oder wachsen durch Zuwanderung. Der permanente Zustrom von Fremden schafft ein besonderes Element der Stadtkultur. Durch Zuwanderung entsteht in der Stadt massenhaft die Existenzform des Menschen zwischen verschiedenen Kulturen, den die Erfahrung der kulturellen Differenz, die Erschütterung der für selbstverständlich gehaltenen Denk- und Verhaltensweisen zur reflexiven Distanz zwingt und ihn zum Zweifler macht - aber auch zum Verunsicherten, weil er beständig mit den Grenzen seiner eigenen Kultur konfrontiert ist.

Die Existenzform auf der Grenze zwischen zwei Kulturen ist jedoch auch prekär und enthält ambivalente Reaktionsmöglichkeiten: sie birgt die Chance zu produktiver Reflexivität eben so in sich wie die Gefahr des Absturzes in Identitätskrisen. Intellektualität, Individualisierung und

aufklärerische Reflexion, Toleranz und produktiver Austausch unter Fremden gehören ebenso zur Stadt wie psychische Krankheit, Fremdenhaß und Pogrome.

Die Erschütterung von Selbstverständlichkeiten, die grundlegende Ambivalenz der Großstadt ist die Basis ihrer kulturellen Produktivität. Die Kultur der Großstadt ist nur als riskante möglich -und sie ist daher immer auch von zwei selten in Gefahr:

- einerseits durch die Versuche, die Zumutungen der Koexistenz durch Homogenisierung und Standardisierung der Großstadtkultur zu verkleinern, durch repressive Anpassung oder Vertreibung von 'Störem',
- andererseits ist die europäische Stadtkultur mit ihren Zumutungen und Ambivalenzen selber eine der Triebfedern der Auflösung der europäischen Stadt, soweit die Stadtbürger versuchen, die Zumutungen zu vermeiden und den Ambivalenzen durch Abwanderung zu entgehen.

4. Das Ende der Notwendigkeit: die Auflösung der Stadt

Einen Zwang zur Stadt, einen Zwang zur räumlichen Dichte gibt es inzwischen nicht mehr. Wir erleben das Ende der industriellen Verstädterung. Verkehrs- und Kommunikationstechnik haben die räumliche Auflösung der ökonomischen und sozialen Einheit Stadt ermöglicht, und die moderne Stadtplanung hat diese Auflösung unterstützt. Die (kapitalistisch beschränkte) ökonomische Rationalität erzwingt heute die Dezentralisierung und Suburbanisierung von gewerblichen Einrichtungen, und viele Bewohner der Großstadt haben sich dieser Tendenz bereitwillig und massenhaft angeschlossen. Heute sind die zentrifugalen Kräfte übermächtig. Alles drängt zur Auflösung des Modells der europäischen Stadt. Gewerbe und Einwohner verlassen beständig den verdichteten Stadtraum:

- **industrielle Massenproduktion**

- **PKW verbindet Wohnstandorte und Arbeitsplätze**

- **Einzelhandel**

- **Kommunikationstechnik:** Gewerbe ortlos, Kommunikations- und Kulturbedürfnisse der privaten Haushalte

Die Freiheitsgrade bei der Wahl des Wohnstandorts sind für die Mehrheit der Haushalte enorm gesteigert worden. Und nun kann sich soziale Distanz in räumliche Distanz umsetzen. Die grundlegende Tendenz gibt es schon seit Beginn der industriellen Verstädterung, aber sie blieb für lange Zeit ein Privileg der Vermögenden. Seit einem halben Jahrhundert ist aber die Flucht aus der dichten, sozial durchmischten Großstadt zu einer Massenbewegung geworden - heraus aus der Großstadt in die suburbanen Gartenlandschaften oder noch weiter ins Dorf oder die Kleinstadt. Die Sehnsucht nach mehr Wohnfläche, nach wohnungsnahem Freiraum und nach sozialer Homogenität sowie die Flucht vor den physischen und psychischen Zumutungen des Großstadtlebens sind die treibenden Kräfte.

Die Großstadtkultur entwickelte sich gleichsam in einem Druckkessel, der so lange existierte, wie Transport- und Kommunikationstechniken die räumliche Dichte erzwangen.

5. Politik für die europäische Stadt?

Ist das Verschwinden der europäischen Stadt ein Verlust? Ökonomisch nicht notwendig, sozial von den meisten nicht gewollt - warum sollte die Stadtpolitik versuchen, der Auflösung entgegenzusteuern?

Zunächst: Die gegenwärtigen Strategien für eine Revitalisierung, Reurbanisierung oder Rekonstruktion der europäischen Stadt können sich auf einige Trends stützen, die scheinbar gegenläufig zum skizzierten Auflösungsprozeß sind:

- Je mehr sich der städtische Raum ausbreitet, je stärker die Tendenzen zur Dezentralisierung und Desurbanisierung werden, je wichtiger werden logischerweise die Knotenpunkte der Mobilität.
- Die neuen innerstädtischen Investitionen von Banken oder Einkaufs-/Erlebniszentren sind entweder Ausdruck symbolischer Dominanz, die sich die architektonische und historische Einmaligkeit europäischer Stadtkerne zu nutze macht, oder ausschnittshafte Verwertung von verkehrsreichen Standorten, die sich deutlich gegen ihre Umgebung abgrenzen und in keiner Weise mit ihr verflochten sind. Sie könnten ebenso gut im Umland stehen.
- Ob dagegen der räumlich vermittelten 'Kontaktdichte' zwischen hochqualifizierten (Finanz-) Dienstleistern ein struktureller Zwang zugrundeliegt (so z.B. Sassen), also einen letzten Fall ökonomischer Notwendigkeit von räumlicher Funktionsdichte darstellt, ist eher zu bezweifeln. Überzeugende Begründungen dafür sind bisher nicht vorgetragen worden.

Die Flucht aus der Stadt ermöglicht, Wünsche nach ungestörter Ruhe, Sicherheit, Erholung, mehr Platz und mehr Selbstbestimmung zu realisieren, und diese Sehnsüchte erfüllt das Eigenheim im Grünen praktisch und symbolisch. Aber mit dem Auszug aus der Stadt geht auch etwas verloren: der Reiz der Großstadt, ihre Anonymität und ihr fast unerschöpfliches Angebot an Gutem und Dienstleistungen stehen nicht mehr vor der Haustüre zur Verfügung

- die Stadt als umfassende Versorgungsapparatur, die frische Brötchen, saubere Hemden, Nachtvorstellungen, ambulante Pflegedienste, Klinikbetten und Restaurantische rund um die Uhr bereithält,
- die Begegnungen mit dem Fremden und überraschende Erfahrungen bereithält,
- und die Stadt als Möglichkeit zur Differenz, in der auch das Unangepaßte Verhalten auf den Schutz von Anonymität und blasierter Gleichgültigkeit vertrauen kann,

Diese Stadt ist in den Suburbs nicht mehr vorhanden. Die Vorstadt- und Umlandbewohner suchen die Stadt nur noch als Arbeitsort oder zu Konsumzwecken auf, müssen sich also den Zumutungen nicht mehr aussetzen.

Aber es gibt immer noch eine große Zahl von Menschen, die diese Stadtqualitäten als Besucher und Bewohner nachfragen. Diese Nachfrage trägt die Aufwertung der Innenstädte als Erlebnisräume und der städtischen Wohnstandorte für den gehobenen Geschmack. Da dafür innerhalb der modernisierten Altbauwohnungen wie im Wohnumfeld mehr Platz gebraucht wird, sinkt die Bewohnerdichte gerade aufgrund dieser neuen Nachfrage nach Stadt.

Für Besucher, die Konsum- und Stadterlebnisse suchen, ebenso wie für den distinguierten Geschmack der neuen Stadtliebhaber, für diesen kulinarischen Gebrauch der Stadt werden die steinernen Zeugnisse der europäischen Stadtradition bewahrt (Denkmalschutz, Rekonstruktion, Fassadenkosmetik) und Neubauten bzw. städtebauliche Ergänzungen am Bild der europäischen Stadt orientiert. Dies ist der Generalnenner für die Politik einer 'Revitalisierung': die Rekonstruktion der europäischen Stadt ist die Rekonstruktion ihres steinernen Gehäuses, ist der Versuch, ein Bild von der Stadt zu retten oder zu rekonstruieren.

6. Verschwindet die Stadt im Internet?

Der Chor der Propheten, die den unvermeidlichen Verlust europäischer Urbanität mit der wachsenden Bedeutung telekommunikativer Vernetzung kommen sehen, schwilt an. Sie beklagen ihn auch nicht. In der Tat überhöht die Möglichkeit der interaktiven Kommunikation per Internet einige Qualitäten der modernen Großstadtkultur:

- die digitale Kommunikation steigert die Möglichkeit, an Kommunikationsprozessen teilzunehmen und gleichzeitig distanziert und anonym zu bleiben. Begegnungen mit Fremdem sind möglich und können gleichzeitig vollkommen folgenlos bleiben;
- der Wechsel von personalen Identitäten ist per Mausclick möglich, man kann sich seine eigene Identität basteln, die Befreiung von sozialen Zwängen und Kontrollen ist vollkommen, die Individualisierung kann weiter nicht gehen;
- alle natürlichen Zeitrhythmen sind aufgehoben, es gibt keinerlei Anlaß oder Zwang, sich in vorgegebene Aktivitätsmuster (Öffnungszeiten) einzufügen.

Zeit- und Handlungssouveränität des Internet-Benutzers sind kaum noch zu steigern. Dabei spielen hergebrachte Distinktions- und Diskriminierungsmerkmale keine Rolle: weder Hautfarbe noch Geschlecht, weder Schönheit noch körperliche Gebrechen, weder Sprachgrenzen noch Kleidungsetikette. Ein vollkommen egalitärer Raum der Kommunikation, ohne Grenzen und ohne Kontrollen - wie ihn die Stadt nie darstellte.

- noch ist die Wahrnehmung ist reduziert auf Bild und Wort. An den technischen Wegen, die auch körperliche Sensationen, Gerüche und (wortlose) Gefühle kommunikationsfähig, wird zwar gebastelt, und wir können davon ausgehen, daß dies in absehbarer Zeit auch gelingt.

Ist die städtische Öffentlichkeit, die Stadtkultur damit obsolet? Einige Verluste sind gegenüber dem Ideal der europäischen Stadt festzuhalten:

- Kommunikation und Begegnung sind durch den Internet-Benutzer total steuerbar; man setzt sich dem Unerwarteten und Fremden nicht aus, ohne es ausdrücklich zu wollen, man behält vollkommen die Kontrolle, kann in Sekundenschnelle ohne Folgen, ohne Bewegung aussteigen. Nichts muß man tolerieren, was man nicht wünscht;
- die Räumlichkeit der städtischen Öffentlichkeit ist nicht durch das Internet zu simulieren. Die gleichzeitige Präsenz von Verschiedenem, nicht-intentionale Konfigurationen sozialer Situationen oder animierender bzw. abstoßender Milieus, denen man passiv ausgesetzt ist oder in die man aktiv eingreifen kann, bleiben vorerst auf die chaotischen Zufälle der echten Wirklichkeit beschränkt. Die Welterfahrung im digitalen Netz ist vergleichbar jenem 'Landschaftsrahmen', der bei einer früheren Documenta aufgestellt wurde, bei dem man wie durch einen Dia-Rahmen ein Stück Landschaft ausschneidet. Damit wird die Wahrnehmung verändert, die Wirklichkeit ästhetisiert - und vor allem wird der Ausschnitt, den ich wahrnehmen will, willkürlich wählbar.

Komplexität wird also reduziert, Risiken werden vermindert, Erfahrung ist kontrollierbar und steuerbar - das Gegenteil von typischen urbanen Situationen. Dennoch ist wahr: vom Individuum aus gesehen sind keine Verluste erkennbar. Aber das gesellschaftliche Lernen entfällt, Gesellschaft gibt es nicht mehr - unter der Voraussetzung, daß alle Menschen einen vernetzten Computer haben und ihn auch bedienen können.

Sind das beklagenswerte Verluste, sind sie soziale oder politisch relevant? Ist die gewonnene individuelle Freiheit zur Wahl der erwünschten bzw. angenehmen (virtuellen) Wirklichkeit ein kultureller Verlust?

6. Warum Politik für die europäische Stadt?

Die Rationalität des Gewerbes, die Freiheit bei der Wohnstandortwahl und die neuen Kommunikationstechniken sind die Basis für zentrifugale Tendenzen. Bei der Bevölkerung läuft dies auf eine immer stärkere soziale Sortierung und Entmischung hinaus. Die Stadt und ihr Umland zerfällt in Inseln, in kleine Milieus, die sich gegenseitig meiden. Die Ausdehnung der Siedlungsfläche und des Wohnungsangebots sowie die gesteigerte Mobilität haben Platz geschaffen für das Ausleben von sozialer Distanz, die Entwicklung der modernen Städte ist auch die Trennung von Einkommensgruppen, von Lebensstilen, von Haushaltsformen und von ethnischen Gruppen. Soziale Distanzen können sich nun in räumliche umsetzen - der reflexive Effekt der Koexistenz des Verschiedenen verliert sich dabei.

Läuft das gesetzmäßig so weiter? Es gibt auch Bremsen gegen diese Tendenz.

- Der Auszug aus der Stadt ins Eigenheim setzt stabile ökonomische Verhältnisse voraus, die es dem Haushalt erlauben, das nötige Kapital aufzubringen, eine Familie zu gründen und sich mehr oder weniger auf Dauer an einem Ort niederzulassen. Diese Voraussetzungen sind bei einer wachsenden Zahl von Berufstätigen nicht mehr gegeben, auch nicht mehr für alle hoch qualifizierten Arbeitskräfte. Berufsbiographien, die weder kontinuierliche Einkommen noch räumliche und berufliche Stabilität garantieren, werden normal. Das verlangt lebenslanges Lernen, dauerndes sich neu Orientieren, ein möglichst weit verzweigtes Netz von Kontakten, hohe Mobilität und Zugang zu jeder neuen Information, was sich weniger im voll verkabelten Eigenheim am Stadtrand realisieren läßt als mitten in der Großstadt im gemieteten Appartement.
- Dies schlägt durch auf die Haushaltsformen. Der typische Vorstadthaushalt - Vater, Mutter, Kind - wird immer seltener. Die neuen Lebensstile und die Patchworkbiographien der neuen Selbständigen finden beide eher in den Innenstädten ihre geeignete Umwelt.

Um die Stadt als Ort kultureller Erfahrung zu sichern, muß Politik für die Stadt gemacht werden. Man kann nicht einfach alles laufen lassen, wenn man auf die Produktivität der Stadt nicht verzichten will. Denn selbst wenn sich das soziale Spektrum der Stadtbewohner durch die Abwanderung der Mittelschichtsfamilien verengt, bleibt die Stadt auch bei abnehmender Dichte ein besonderer Erfahrungs- und Lernort für gesellschaftliches Zusammenleben; funktional und sozial bleibt die Großstadt heterogener als alle übrigen Siedlungsgebilde. Diese Heterogenität zu schützen und zu ermöglichen, ist eine eminent politische Aufgabe der Stadtentwicklungspolitik.

Dafür genügt es jedoch nicht, an jenem Bild zu basteln, das an die konfliktreiche Zeit gesellschaftlicher Innovation erinnert. Man kann dichte Städte bauen, aber in diesen bildet sich jener Sozialraum nicht mehr, der das Milieu der europäischen Stadtkultur war, wenn die Stadt sozial auseinanderfällt. Die gegenwärtigen räumlichen Strukturveränderungen in den Großstädten laufen in diese Richtung, sie sind Ausdruck einer sozialen Spaltung der Stadt. Wenn sich diese Tendenzen durchsetzen, wird die Stadt keine Einheit mehr bilden.

Mit den räumlichen Distanzierungen rücken die sozialen Gruppen auseinander, und in diesem Prozeß schwindet offensichtlich auch die Identifikation mit der Gesamtstadt. Da bestimmte Stadtteile immer weniger, und andere immer mehr Probleme haben, erscheinen diese Probleme als die Probleme der Menschen, die dort wohnen. Warum soll man sich für diejenigen verantwortlich fühlen, die nur der Stadt auf der Tasche liegen, die nur Probleme machen, und die die übrigen Stadtteile auch noch verschmutzen und verunsichern?

Das Verhältnis zu den unteren Schichten war im 19. und 20. Jahrhundert war durch eine andere Beziehung bestimmt: die Bewohner der 'schlechten Viertel' wurden als Arbeitskräfte und als

Soldaten gebraucht - dadurch hatten sie eine gewisse politische Macht und die gesamte Stadt interessierte sich für die Lebensbedingungen auch solcher Stadtbewohner, die eine schwache Position in der städtischen Ökonomie hatten.

Heute ist ein großer Teil der Stadtbewohner überflüssig geworden - sie werden nicht einmal mehr ausgebeutet. Die städtische Ökonomie braucht sie nicht mehr, daher haben sie auch keinen politischen Einfluß mehr.

In den Städten bildet sich eine Bevölkerung, die zunehmend von der gesellschaftlichen Entwicklung abgekoppelt wird: ausgesondert aus dem Arbeitsmarkt und aus gesellschaftlichen und kulturellen Beziehungen. Für diese Stadtbewohner bedeutet dies das Ende der Stadtkultur, denn sie sind von produktiven Erfahrungen ausgeschlossen. Großstädtische Vielfalt und die Begegnung mit dem Fremden können dann nur noch als Zumutung erfahren werden, auf die regressiv und mit zunehmender Gewalt reagiert wird.

Vorrangige Aufgabe der Stadtpolitik ist es daher, die Stadtgesellschaft zusammenzuhalten. Wenn wir über Architektur und Städtebau reden, reden wir über ein Bild der Stadt - das ist wichtig genug in einer Zeit, wo die Tendenzen zur räumlichen Auflösung übermächtig sind. Dieses Bild aber bleibt sinnlos, wenn es das soziale Fundament einer Stadtgesellschaft nicht mehr gibt. Wenn wir über die Kultur und die zivilisatorische Bedeutung der europäischen Stadt reden, müssen wir auch über ihre soziale Integrationskraft reden. Das eine ist ohne das andere nicht zu haben, denn wenn ein Teil der Stadtbevölkerung abgekoppelt und ausgegrenzt ist, wenn in der Folge die öffentlichen Räume unsicher und unbenutzbar werden, gibt es keine europäische Stadt mehr.

Bei der Diskussion über die Zukunft der europäischen Stadt geht es daher weniger um Fragen der baulichen Dichte als um Fragen der sozialen Dichte, der sozialen Integration.

7. Zusammenfassung

1. Die mittelalterliche Stadt, der Idealtyp der europäischen Stadt, war eine räumlich abgegrenzte andere, neue Gesellschaft mit dem Versprechen der individuellen Emanzipation.
2. Die Großstädte in der Industrialisierung beruhten auf ökonomischen und technischen Notwendigkeiten, aber sie hatten einen besonderen kulturellen Effekt - die Großstadtkultur, die Koexistenz der Differenzen und Gegensätze.
3. Heute gibt es keine technischen und ökonomischen Notwendigkeiten für große Städte mehr, 'nur noch' einen zivilisatorischen Bedarf, um den regressiven Rückzug der Bewohner in die vielen kleinen Welten zu vermeiden.

Stadt ergibt sich nicht mehr von selbst, man muß sie kulturell wollen und politisch erzeugen.

Cyberspace und Phantomstadt

Von Martin Pawley

Mein heutiger Vortrag befaßt sich mit den Folgen von Terrorismus und Cyberspace auf die europäische Stadt. Er ist damit nicht frei von einer gewissen Kritik an der Berliner Innenstadtplanung, dem *Planwerk Innenstadt Berlin*, denn ich bin davon überzeugt, daß durch die technologische Entwicklung der vergangenen fünfzig Jahre das Konzept der europäischen Stadt und damit das *Planwerk* obsolet geworden sind. Die Gründe für diesen seit dem Ende des n. Weltkriegs zu beobachtenden Trend liegen auf der Hand: Das der Stadtplanung und Stadtentwicklung unterliegende Wertesystem hat den Tendenzen, die sie zurückzudrängen trachteten, nicht genügend Rechnung getragen. Die beherrschenden urbanen Fragen des kommenden Jahrhunderts wurden bislang weitgehend ignoriert.

Mir stehen für meine Ausführungen 20 Minuten Zeit zur Verfügung. Das ist nicht viel für ein derart komplexes Thema. Erlauben Sie mir daher bitte den Verweis auf meinen Aufsatz "*The Redundancy of Urban Space*", in deutscher Übersetzung herausgegeben vom Campus Verlag, und auf mein demnächst erscheinendes Buch "*Terminal Architecture*".

Grundlage meines Vertrags ist die Hypothese, daß Informationstechnologie und Verkehr als unterschiedliche Wellenlängen auf der gleichen Skala betrachtet werden können. Dabei ist die Informationstechnologie im Kurzwellenbereich des Spektrums zu finden, das Elektroleitungen und Pipelines bis zu den Autobahnen, Flughäfen, Eisenbahnen und Kanälen im Langwellenbereich durchläuft. Mit anderen Worten: Langwellentechnologien sind schwere, teure und relativ ineffiziente Technologien, im Gegensatz zu den Kurzwellentechnologien, die leicht, kostengünstig und sehr effektiv sind. Die technologische Entwicklung tendiert weg von Langwellensystemen zu immer kürzeren Wellensystemen.

Ausgehend von dieser Überlegung läßt sich die Hypothese auf die Stadt anwenden. Die Schlußfolgerung lautet dann, daß die massive Entwicklung der Kurzwellen-IT in den vergangenen fünfzig Jahren das historische Gleichgewicht der Infrastruktur und des Überbaus unserer Städte zumindest zum Teil bereits hinter sich gelassen hat. Dies zeigt sich in den hohen Kosten der erforderlichen Aktualisierung der schweren Infrastruktur gegenüber der relativ preiswerten Informationstechnologie. Konsequenz dessen: Mühen wir uns nicht ab mit den Stadtstrukturen im Langwellenbereich, wenn diese sich billiger durch kurzweilige Informationsnetzwerke ersetzen lassen. Der Grund, warum nicht genau so verfahren wird, liegt in den Eigeninteressen der Stadtplaner und Stadtentwickler, die sich gegen die Dispersion der sich daraus ergebenden Stadtentwicklung einsetzen. Die Verdichtung ist das Schlachtfeld, auf dem diese Auseinandersetzung geführt wird.

Angesichts antizipierter Kurzwellentechnologie und sozialer wie genetischer Entwicklungen des kommenden Jahrhunderts ist es wichtiger als je, zu differenzieren. Wir müssen zwischen dem unterscheiden, was einfach wahr ist - Städte sind einzigartig! - und dem, was wahrlich bedeutend ist: Die Städte sind durch ihre Langwellenstrukturen obsolet geworden. In einer Zeit, in der es zu einer Umkehrung von Raum und Ort gekommen ist und die eigentliche Infrastruktur der Stadt nur noch als Schaltpult der Wirtschaft fungiert, sollten wir uns mit der Tatsache auseinandersetzen, daß die sich die mächtigen Prozesse von Stadtplanung und Stadtentwicklung nicht mehr so schnell verändern lassen, wie es erforderlich wäre.

Die Folge ist, trotz planerischer Einschränkungen und Grenzen, die Auflösung der Urbanität in kontinentumspannende Netze. Die Ökonomien der Städte werden zu strategischen Punkten

entlang der neuen Kommunikationslinien, und zwar dort, wo niemals Gebäude standen. Das geschieht, denn die Antriebskräfte des neuen Jahrhunderts müssen schnell und leicht sein. Sie brauchen Räder, Kabel, Satellitenschüsseln und Terminals, nicht länger Prachtstraßen und Paläste aus Beton, Stahl und Glas. Neues Denken funktioniert nur, wenn man aufhört, das alte zu glauben.

Es fällt uns, selbst mir, schwer zu glauben, daß unser gesamtes architektonisches Erbe durch diese kurzweiligen Technologien und das, was sie uns perspektivisch bieten, wertlos geworden ist, aber genau das ist eingetreten. Vielleicht interessiert es uns auch noch in der Zukunft, und es ist ja in der Tat eine kostbare Quelle der Analogie, aber es dient nicht länger als Leitfaden für die Stadtplanung. Für diese ist sein Wert nicht größer als der Wert von fünfzig Farbkopien der "Mona Lisa". Der technologische Wandel erfordert permanente Veränderung. Die Marktprozesse haben die Bedeutung des Bestehenden auf Null reduziert und die Autorität der Vergangenheit zunichte gemacht.

Und doch beruht die den Werten des Berliner *Planwerks* inhärente kunsthistorische Hierarchisierung allein auf der Autorität der Vergangenheit. Betrachten wir also die Unterschiede zwischen der Stadt von heute und der Stadt von gestern.

Phantomorte

Ein Unterschied zwischen der Stadt der Vergangenheit und der Stadt der Gegenwart ist das Vorhandensein bzw. das Fehlen physischer Grenzen. Zum Beispiel Stockley Park, ein Gewerbegebiet weit außerhalb des Verwaltungsbezirks Inner London, in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Heathrow gelegen. Seltsamerweise, und trotz einer Entfernung von etwa 20 km zur Innenstadt, haben die Telefonnummern in Stockley Park die Vorwahl 0171, also die Vorwahl Central Londons. Stockley liegt jedoch wesentlich näher an Staines, wo die Vorwahl normalerweise 01784 ist. Die Vorwahl Central Londons war eine Konzession, die von den Bauherren und Investoren in Stockley Park durchgesetzt wurde. Sie wollten ihren Anrufern und Kunden den Eindruck vermitteln, ihre Büros lägen in Central London. Wenn Sie einmal einen Spaziergang von der Innenstadt nach Stockley Park machen, werden Sie jedoch feststellen, daß dies nicht stimmt.

Ein anderes Beispiel aus dem Bereich der Telekommunikation: Wenn jemand in London die Auskunft anruft und um eine Telefonnummer bittet, wird der Anruf an ein Call Center in Newcastle weitergeleitet, wo sich ein Operator speziell um diese Aufgabe kümmert. Wenn ein Reisebüro in London bei einer Fluggesellschaft anruft, um einen Flug zu buchen, wird das Gespräch an ein Büro in Galway in einer ländlichen Gegend Irlands weitergeleitet und dort bearbeitet. Sind Newcastle und Galway Teile Londons? Natürlich nicht. Doch Fragmente Londons sind heute Teile Newcastles und Galways.

Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts half das Telefonsystem dabei, die geographische Lage eines Anrufers oder Angerufenen zu ermitteln. Heute ist es ein Indiz für die Entortung. Von dem Techniker William Southwood korrekt als "der größte allein stehende und vermutlich wichtigste Apparat, der je gebaut wurde" beschrieben, besteht das Telefonsystem heute weltweit aus mehr als 900 Millionen Anschlüssen, die alle durch Kabel, Mikrowellen und Satelliten miteinander verbunden sind. Die meisten Geschäfte laufen in unserer Zeit über diese Telefonleitungen und -anschlüsse, unabhängig von der geographischen Lage und Entfernung. Der Standort läßt sich beliebig festlegen. Und über das Telefonnetz hinaus gibt es das Internet, das den Zugang zum Cyberspace gewährt, womit ein noch höheres Maß von standortunabhängiger Deplazierung möglich wird.

Glaubt man dem Direktor der *British Telecom*, wird im Jahr 2004 die Zahl der Internet- *User* in der Welt ebenso groß sein, wie die Zahl der Telefonleitungen. In Großbritannien allein haben bereits 3,1 Millionen Menschen einen Internet-Zugang. Bei der aktuellen Wachstumsrate wird es im Jahr 2000 bereits 23 Millionen Anschlüsse geben, das sind 40% der britischen Bevölkerung. In den Vereinigten Staaten verbringt der durchschnittliche *Internet-User* 12,8 Stunden pro Woche geschäftlich oder privat im Netz. Wo ist er aber in diesen Stunden? In London, Berlin, Albuquerque? Spielt das überhaupt eine Rolle?

Phantombüros

Cyberspace bietet jedoch mehr als Phantomorte. In der Stadt selbst manifestiert sich bereits der Auszug der Geschäftswelt und stark fluktuierende Gewerberaumnutzung. Der Fortschritt im Bereich der Informationstechnologie wirkt sich auf die Personalpolitik und -Wirtschaft der Unternehmen ebenso wie auf den erforderlichen Flächenbedarf aus. Vom *British National Audit Office* 1997 veröffentlichte Zahlen deuten darauf hin, daß sich der Bestand an ungenutztem Büroraum der Regierung in London mit langfristigen Pachtverträgen zwischen 1992 und 1996 verdoppelt hat. Der Gesamtwert für Großbritannien beträgt 830.000 Quadratmeter. Im gleichen Zeitraum stiegen die jährlichen Ausgaben für IT im Finanzdistrikt der City of London von 1,3 Mrd. Pfund Sterling auf 2,5 Mrd. Pfund Sterling. Die Prognosen für das Jahr 2000 gehen von einem weiteren Anstieg auf bis zu 4 Mrd. Pfund Sterling aus. Weder leere Büroräume noch neue Kommunikationsanlagen sind von außen sichtbar, und doch lassen sie sich leicht nachweisen. Aus ganz offensichtlichen Gründen haben die Fluggesellschaften und die Flughafenmagazine kein Problem, logisch zu folgern: "Je größer die Stadt, desto größer der Kostenvorteil, der sich ergibt, wenn man sie meidet und die Menschen am Flughafen zusammenbringt." So, zumindest, kommentiert ein leitender Manager von IBM.

Phantombevölkerung

Die meisten Städte leiden unter Bevölkerungsschwund. In den historischen Städten und Metropolen ist dieses Phänomen jedoch hinter den ständig wachsenden "fiktiven" Populationen der Touristen verborgen. Die "fiktive" Bevölkerung Londons ist in heutiger Zeit immens. In vielen anderen Weltstädten ist das ähnlich. Von den 26 Millionen ausländischen Gästen, die Jahr für Jahr nach England kommen, verläßt nur die Hälfte London. Die Stadt hat jährlich doppelt so viele Besucher wie Einwohner, und in der Hochsaison besteht die Hälfte der Bevölkerung des Stadtzentrums aus "fiktiven" Bürgern und Bürgerinnen aus dem Ausland. Die Touristen sehen wie Bürger der Stadt aus, viele scheinen sogar dort zu wohnhaft zu sein, bereit, urbane Werte zu verteidigen. Aber das täuscht. Sie sind Phantome, deren Rolle darin besteht, das Ende der Urbanität durch ein Täuschungsmanöver zu verschleiern. Ihre Anwesenheit verdeckt die Abwanderung von Handel und Industrie. Touristen sind eine Art Camouflage, eine Tarnung, hinter der sich urbane Leere verbergen läßt. Der Tourismus übt heute einen großen Einfluß auf die Stadtpolitik in Großbritannien aus. Die Regierung ergriff sogar Maßnahmen zur Vertreibung der Bettler von den Straßen der Stadt, da Meinungsumfragen ergeben hatten, daß sich viele ausländische Gäste von ihrer Präsenz gestört fühlten. Er prägt auch die Außenpolitik. In der 1997 erschienenen Ausgabe des *Official Handbook of Britain* wird beschrieben, welche Touristen willkommen sind, und welche nicht: *"Ein amerikanischer Tourist, der viel ausgibt, ist besser, als eine Busladung voll Tagesgäste, die mit Lunch-Paketen über den Kanal kommen, die Liste mit kostenlosen Attraktionen im*

Gepäck, die nur die Straßen verstopfen, und das Land am Ende mehr kosten, als sie einbringen."

Phantommenschen

Die Zukunft der Stadt hat, in Erwartung des Zusammenbruchs der Produzentenrealität und des Triumphs der Konsumentenrealität, eine Pause eingelegt. Die Produzentenrealität ist ortsgebunden, die Konsumentenrealität schwebt frei im Raum. Unsere Städte bestehen aus Ort und Raum, und ihre Bevölkerungen führten ein privatisiertes Leben, eine Verbindung aus faktischen Gefahren und Unbequemlichkeiten des physischen urbanen Lebens und den körperlosen Erfahrungen des elektronischen globalen Bewußtseins. Für sie stellt die permanente Stadtarchitektur die Primärrealität des Ortes dar, während die Übergangsphasen des globalen Bewußtseins, vermittelt über Kino, Video, Fernsehen und Musik, zu einer Sekundärrealität werden, die als zeitloser Raum erlebt wird. Die urbane Bevölkerung ist in diesem Sinn kollektiv und individuell fragmentiert, ihr Denken erfüllt von einer verwirrenden Mischung aus lokaler Erfahrung und globaler Information. Um die lokale und globale Rolle gleichzeitig spielen zu können, muß das städtische Individuum jedoch zwei Körper haben, einen faktischen und einen fiktiven, von Information geprägten, aus Anrufbeantworter, Faxgerät, Video-Recorder, Camcorder usw. bestehenden. Dieser zweite, fiktive Körper wird immer anspruchsvoller. Dort, wo er dominiert, weichen die alten, faktischen und auf Nähe basierenden Beziehungen - Gesellschaft, Arbeit, Familie, Verwandtschaft, Ehe, Lebensgemeinschaft - den fiktiven, auf Zeit und Medienbildern beruhenden Beziehungen.

Phantomgebäude

Leere Büros, Touristen und gespaltene Persönlichkeiten sind nicht das einzige, was die Krise der Stadt ausmacht. Auch die Architektur spielt eine Rolle. Nehmen wir mal ein unschuldig erscheinendes Gebäude aus dem 19. Jahrhundert im Zentrums Londons, der aktuelle Geschäftssitz der weltgrößten Handelsbank Normura International. Das Gebäude umfaßt einen kompletten Block, vier Straßenfronten, und wurde für 100 Millionen Pfund Sterling renoviert und modernisiert. Die mit dem Umbau beauftragten Architekten waren Fitzroy Robinson Partnership. Der Baumeister selbst jedoch lebt nicht mehr, denn schon vor einhundert Jahren beherbergte das gleiche Gebäude ein fünfstöckiges Sortieramt der Royal Mail, dessen Höfe vom Klappern der Hufe der Pferde, die die Postkutschen zogen, wiederhallten. Heute finden wir an gleicher Stelle, hinter der gleichen Fassade, 46.000 Quadratmeter elektronischen Büroraum mit Klimaanlage, verteilt auf zehn Etagen. 1991 fertiggestellt ist das Normura-Gebäude ein architektonischer Tambor. Es sieht aus wie ein viktorianisches Postamt, doch es hat ein elektronisches Herz.

Das Fehlen einer organischen Verbindung zwischen Innen und Außen ist typisch für die moderne Stadtarchitektur. Parallelen finden sich in anderen Bereichen. Ebenso wie Geriatrie und Chirurgie zu unverhältnismäßig hohen Kosten und mit grotesken Folgen menschliches Leben durch Wunderdrogen, Organtransplantationen und Prothesen verlängern können, bewahrt diese Art von Architektur alte Gebäude, obwohl ihre Identität zerstört wird. All die sogenannten historischen Städte oder Altstädte bestehen aus Ersatzteilen, wie auch Menschen, die sie beleben zunehmend aus Ersatzteilen zusammengesetzt sind. Beide Phänomene fließen in einer homogenisierten, ahistorischen urbanen Szene zusammen, als gäbe es ein beabsichtigtes Zusammenwirken der Kraft der elektronisch ausgelöschten Distanz, die zum Verschwinden aller realen Orte und aller erkennbaren Kategorien von Gebäuden führt. Jeglicher authentische Unterschied zwischen den verschiedenen Architekturepochen in der Geschichte geht verloren.

Die einzelnen Ebenen werden komprimiert, wie von einem starken Erdbeben zusammengeschoben. Das neue städtische Umfeld erinnert an das, was der alte amerikanische Schauspieler George Burns einmal über die Schauspielerei sagte: *"Das wichtigste ist die Ehrlichkeit. Wenn du die imitieren kannst, bist du gut."*

Phantomsicherheit

Wenn die Angestellten einer Handelsbank im Zentrum Londons abends nach Hause gehen, laufen die Computer weiter. Sie rufen ein spezielles Programm auf und übertragen das Tagesgeschäft auf einen Datenspeicher, der in einiger Entfernung von den Büros sicher aufgestellt ist. Dies ist ein Teil eines durchdachten Planes. Ein anderer Teil des Planes wird aktiviert, sollte es einen Bombenanschlag, einen Brand, eine Überschwemmung oder ein anderes Ereignis geben, durch das das Stadtbüro der Bank außer Betrieb gesetzt und am nächsten Morgen zum Dienstbeginn nicht geöffnet werden kann. In einem solchen Fall werden die wichtigsten Angestellten sofort und automatisch telefonisch informiert und aufgefordert, sich an einem anderen Ort zur Arbeit einzufinden. Dies wird dann vermutlich ein unauffälliges, schwer vermietbares Gebäude in den Londoner Außenbezirken sein. Wo auch immer sich diese sogenannte *hot site* berindet: es wird dort Workstations geben, PCs, Telefonanschlüsse und Datenterminals. Die meisten Angestellten können von dort aus arbeiten, bis die Schwierigkeiten im Hauptbüro beseitigt sind.

Seit den IRA-Bombenanschlägen in der Londoner City 1992 und 1994 haben alle großen Finanzinstitutionen der Stadt diese Vorkehrungen zur Fortführung der Geschäfte, die sogenannten *business continuity services*, eingerichtet. Je abgelegener die Ersatzräume sind, desto besser. Ein *hot site* muß weder bestimmten Kriterien als Gebäudetyp entsprechen, noch muß es selbst terrorgeschützt sein. Es handelt sich um einen Datenspeicher, ein ausbaubares und austauschbares System. Sein Nutzen beschränkt sich ausschließlich auf den Bedarf der Informationsverarbeitung, denn Gebäudeschäden oder gar ihre Zerstörung aufgrund von Feuer oder Sprengstoff sind trivial im Vergleich mit Ausfallzeiten des Computers. Darum haben die *hot sites* als Gebäude, so wichtig sie auch sein mögen, keinen architektonischen Status. Im Idealfall sind es heruntergekommene, unauffällige Anlagen. Im Grunde sind sie nichts weiter als Terminals.

Das Maß der Veränderung, die sich in bezug auf den relativen Status von Raum, Ort und Information ergeben hat, zeigt sich darin, daß *business continuity plans*, automatische Computeraufzeichnungen und *hot sites* heute für die Wirtschaft als ebenso wichtig gelten, wie die Befehlszentralen und Kommandostellen der Militärs im Kalten Krieg. Am Vorabend des 21. Jahrhunderts ist die Fortführung der Geschäfte die Fortsetzung von Kennkarten und Ausweisen, Zugangscodes und Sicherheitsdiensten. Die Migration vom militärischen in den zivilen Bereich wurde vollzogen, eine Migration, die die gewachsene Bedeutung von Geschäftswissen in einer vom Wettbewerb geprägten Welt mit wenigen herausragenden Märkten bestätigt und ihren neuen, quasi-militärischen Charakter unterstreicht.

Die Nebeneffekte dieses Wandels sind nicht zu unterschätzen: Nennen wir nicht zuletzt die Tatsache, daß, in Untermehmersprache ausgedrückt, Sicherheit heute wesentlich wichtiger und teurer ist, als Architektur. Die Architektur, vor allem auffällige, kreative, herausragende, wird zu einem Negativposten in der Geschäftsbilanz. Die großen Firmensitze sind einladende Ziele für Terroristen und Protestgruppen, wie für jeden einzelnen, der sich über etwas beschweren möchte.

Neben der Verschlankung und Auflösung der Unternehmen hat auch dieser Grund eine wichtige Rolle im Prozeß der Evakuierung der Londoner Innenstadt gespielt. Nicht nur Regierungsbehörden sondern auch große internationale Unternehmen wie Shell und IBM haben das Zentrum verlassen. Die Dimension ist nicht nur eine nationale. Das gleiche Denken finden wir in den Vereinigten Staaten, wo das neue Zentralbüro von Exxon in Dallas vor der Stadt gelegen ist und darüber hinaus Gegenstand einer absoluten Nachrichtensperre war. Bis heute gibt es keine Bilder des Geschäftssitzes. Der gleichen Logik folgend rüsteten sich andere Unternehmen nicht nur mit *hot sites* aus sondern erwerben zugleich *remote sites*. Büroräume in großer Entfernung zu den Zentren, an die sie nach und nach ihre wichtigsten Geschäftsaktivitäten verlagern.

Angesichts der zahlreichen terroristischen Bedrohungen, die das Risiko militärischer Aggression in großen Teilen der entwickelten Welt weitgehend ersetzt haben, bemühen sich Regierungen, Behörden, Banken, Unternehmen und Besitzer von Geschäftshäusern und -anlagen um den Schutz und die Bewachung ihrer Gebäude, wobei sie dabei den Rat von Militärexperten suchen. Da die terroristische Bedrohung nicht schwindet, sondern im Gegenteil zu einem permanenten Krieg niedriger Intensität wird, der zwischen den Obergrenzen des Vandalismus und den Untergrenzen eines offenen bewaffneten Konfliktes geführt wird, nimmt der Einfluß dieser Sicherheitsberater nach und nach zu. Anfangs beschränkten sie sich auf Maßnahmen der Kriminalitätsprävention, Stahlblenden und Überwachungskameras, aber dann befaßten sie sich mit immer mehr Bereichen. Sie spezifizierten zu verwendende Baustoffe, stellten Bestimmungen und Verfahrensvorschriften auf, die jeden Aspekt der Erschließung und des Baus kontrollieren halfen. Wenn ein solches Prozedere einmal Eingang in das Bausystem gefunden hat, kann man sich nur noch schwer wieder davon lösen. In Nordirland begann diese militärische Gesamtplanung vor etwa 25 Jahren, und es gibt sie bis heute. Der Einfluß auf Architektur und Stadtplanung ist gravierend.

Die erste Regel der Sicherheit ist es, das Ziel unauffällig zu gestalten. Einzigartigkeit in der Erscheinung oder ungehörliche Prominenz eines Gebäudes verbieten sich damit von selbst. Stadtadressen mit eindeutiger Anschrift, Hausnummer usw. werden abgeschafft, ebenso wie Dachgärten, die einen Zugang von Nachbardächern erlauben. Linien werden nicht weicher gezeichnet, Gebäudevorsprünge werden nicht geschmückt, Bäume, Sträucher und Kletterpflanzen in unmittelbarer Nähe sind nicht erlaubt. Auf keinen Fall dürfen Außenwände verglast werden. Rundumsicht und Transparenz werden durch Klebefolien oder Lamellen vorhänge von der Decke bis zum Boden vereitelt. Keine Fenster in Außenwänden. Höfe und Lichtschächte sind vorzuziehen. Dekorelemente, die die Sicht der Überwachungskameras behindern könnten, sind zu entfernen. Aussparungen, Erker, Krümmungen und unterirdische Gewölbe werden aus den Plänen gestrichen, denn dort können Bomben versteckt werden. Die Öffentlichkeit hat keinen Zugang zu den Lichthöfen. Nebeneingänge sind ständig verschlossen zu halten, ebenso wie Tiefgaragen. Parkplätze sind so weit vom Gebäude wie möglich anzulegen.

Die Folge dieser Maßnahmen ist eine stillose Architektur, die man sich besser vorstellen als beschreiben kann.

Mehren sich terroristische Übergriffe oder führen die dadurch verursachten Schäden zu sehr hohen Ansprüchen gegenüber den Versicherungen, werden gebietsübergreifende Maßnahmen ergriffen. Das geschah nach den Ein-Tonnen-Bomben der IRA, die 1993 und 1994 in der Londoner Innenstadt explodiert waren und die zu Schadensersatzforderungen in Höhe von 1,5 Mrd. Pfund Sterling geführt hatten, und auch nach dem 1996 erfolgten Anschlag in Canary Wharf, nach dem 300 Millionen Pfund Sterling von den Versicherungen gefordert wurden. In

den USA gab es vergleichbare Situationen nach dem Attentat auf das World Trade Center 1993, Oklahoma 1995 und Atlanta 1996. Und wir beobachten das auch in Spanien seit den ETA-Anschlägen, nach tamilischen Attentaten in Sri Lanka, palästinensischen Übergriffen in Israel und Libanon und den Sektenanschlägen auf die U-Bahn in Japan.

In London begannen die gebietsübergreifenden Maßnahmen mit der Abriegelung der Downing Street 1987, setzten sich fort bei den Absperrungen der Zugangsstraßen in den Financial District, genannt die „City“ 1995. Das nächste Projekt ist die Abriegelung der Regierungsbüros und die Schließung der Horse Guards' Road im St. James's Park. Beauftragt ist Sir Norman Foster, und er baut eine Fußgängerzone mit dem hübschen Namen „World Square for All“. Im Grunde entsteht hier ein Sperrbezirk, ein Bannkreis um den Regierungsbezirk. Und wenn die Zahl der Terroranschläge nicht zurückgeht, werden weitere Bannmeilen folgen.

Planwerk Innenstadt

Das Berliner *Planwerk Innenstadt* im Kontext der beschriebenen Themen:

Dialog mit dem Bürger: Das impliziert, daß keine Verbindungen zwischen den an der Stadt Beteiligten bestehen, daß diese aber über das Sprechen darüber entwickelt werden können.

Nachhaltigkeit: Hier wird eine urbane Verdichtung gefordert, die so nicht gewünscht ist. Wo gibt es die Unterstützung der Bevölkerung für dieses Projekt? Es gibt keinen Mangel an Bauland im Umland der Stadt. In Europa herrscht ein Überfluß an landwirtschaftlicher Nutzfläche.

Reurbanisierung: Die Urbanisierung ist gescheitert, also nehmen wir eine stärkere Dosis, bzw. eine höhere Dosierung.

Innenstadtwohnungen: Der Wunsch, die Stadt zu verlassen, wird unterdrückt. Statt dessen folgt Verdichtung. Das Bewußtsein der Bürger ist zu ändern. Dies ist ein sehr dirigistischer Ansatz.

Neue Investitionen: Die alten Hausbesitzer sind wieder willkommen. **Stadtmanagement:** Die alten Wohnungsbaugesellschaften sind wieder willkommen.

Wahlorientierte Mobilität: Die einzig wirkliche Wahl, die die Menschen wahrnehmen, ist die zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem eigenen Auto. Um effektiv zu sein, erfordern private Transportmittel eine geringere Dichte. Es gibt keine Möglichkeit, den bestehenden Verkehr zu verlagern.

Das historische Zentrum: Dies sollte nicht als Teil der Stadt gesehen, sondern als eigenes Unternehmen geführt werden.

Vernetzung und Knotenpunkte: Diese Formulierung ist unklar und klingt sophistisch.

Tradition und Moderne: Die Paradigmen der modernen Stadtentwicklung waren insofern richtig, als es ihr Ziel war, die Wirtschaft in der Stadt zu halten. Im übrigen: Wenn Fortschritt als Flexibilität definiert wird, dann muß akzeptiert werden, daß die Flexibilität sich mit zunehmender Dichte verringert. Moderne und Tradition sind ein Korsett, von dem die Elektronik die Stadt befreien wird.

Einige abschließende Überlegungen zum *Planwerk Innenstadt*: Die amerikanischen Tambomber waren das Ergebnis einer Revolution des Designkonzepts. Man versuchte nicht länger, ein

Flugzeug zu bauen und es dann für Radar unsichtbar zu machen, sondern entwarf etwas für Radar Unsichtbares und sorgte dann dafür, daß es fliegen konnte. Übertragen auf die Stadt bedeutet das, nicht länger die Stadt zu planen und zu sichern, sondern die heute bestehenden urbanen Disparitäten zu akzeptieren und ihr Funktionieren zu gewährleisten.

Stadtplanung in Warschau: Eine kurze Einführung

Von Jerzy Guz

Erlauben Sie mir einige einführende Bemerkungen über Warschau und die dort durchgeführten Reformen.

Warschau ist die einzige Stadt Polens, für die es ein eigenes Gesetz gibt. 1994 wurde Warschau im Rahmen einer Dezentralisierung mit zentralistischen Elementen in 11 Gemeinden aufgeteilt. In der Stadtmitte entstand ein großer zentraler Bereich, fast ebenso groß wie Warschau vor dem Krieg. Um den Stadtkern herum gab es Trabantenstädte, die jetzt zu eigenständigen Gemeinden mit unabhängigen Verwaltungen wurden. Im Rahmen der zentralen Befugnisse der Verwaltung werden die Maßnahmen in den einzelnen Gemeinden koordiniert.

Das oben genannte Gesetz war ein wichtiges Element eines politischen Kompromisses. Es ist, wie so oft in solchen Fällen, nicht vollkommen. Vor allem gibt es keine klare Kompetenzaufteilung in bezug auf die Stadt als Ganzes. Eine schwierige Frage war die des Eigentums. Dem polnischen Parlament liegt jetzt eine Novellierung des Gesetzes vor.

Pläne haben eine große Bedeutung für das praktische Leben. Stadtentwicklung ist ohne Planung nicht möglich. Die Frage ist jedoch: wie detailliert soll geplant werden? Betrachten wir die aktuelle Lage Warschaus: Es wird viel investiert, aber 90% der Investitionen sind private Projekte. Zur Zeit gibt es nur ein staatliches Projekt. Die Gemeinden investieren mehr als der Staat, aber, wie schon ausgerührt, die meisten Projekte sind Projekte privater Träger. Wir müssen damit einen Konsens finden zwischen den Wünschen der Planer und der Wirklichkeit und finanziellen Machbarkeit.

Der erste Schritt in Richtung einer Koordination war die Bitte an den Rat der Stadt, einen Plan zu entwickeln, der sich in erster Linie auf den sogenannten funktionalen Kern der Stadt bezieht. Zwei Aspekte sollten berücksichtigt werden:

- Förderung der Stadt - wir wollten die Warschauer Bauprojekte bekannt machen;
- Aufzeigen des räumlichen Potentials der Stadt: was ist als Bebauungsfläche nutzbar? Dazu bitte

ich nun Herrn Bielecki um weitere Ausführungen.

Masterplan für Warschau

Von Czeslaw Bielecki

Der Masterplan Warschaus ist im Grunde mehr und zugleich weniger, als ein solcher Plan gewöhnlich darstellt. Nicht nur, weil er starkes Gewicht auf die Stadtförderung legt, und damit etwas anderes ist, als eine reine Zusammenstellung von Planungen und Plänen, sondern weil er versucht, auf städtischem Bauland realisierte private Projekte mit der Schaffung eines öffentlichen Raumes und der Entwicklung der Geometrie des öffentlichen Raumes zu verbinden. Dies stellt den wichtigsten Aspekt unserer Planung dar, und erzwingt zugleich die Auseinandersetzung mit dem Konflikt zwischen Form und Funktion.

Ein polnischer Schriftsteller sagte einmal: Wir bezahlen die Form mit der Münze des Inhalts. Die strikte Unterscheidung zwischen Form und Funktion oder Form und Inhalt ist damit eine rein akademische.

Eine Computersimulation der Universität Warschaus zeigt 400 Jahre Stadtentwicklung der polnischen Hauptstadt. Im Mittelpunkt stehen die vier wichtigsten Überlegungen, die anlässlich der 1996 organisierten Ausstellung „Neue Ideen für Warschau“ diskutiert wurden. So neu sind die Ideen natürlich nicht, im Grunde handelt es sich um alte Konzepte, die nie oder noch nicht umgesetzt wurden.

Ziel 1: Wiederherstellung des alten Straßennetzes, der Plätze und Parks (Saski-Park z.B.), der traditionellen Stadtstruktur der Altstadt und der Neustadt einschließlich der Hauptstraße, der Marszalkowska Straße. Deutlich wird dabei das Warschauer Problem: Weniger als ein Prozent der Fläche der Stadt wird als mit der Hauptstadt Polens identifiziert. Der Rest der Stadt ist so häßlich, so gesichtslos, so hoffnungslos, daß man nicht an eine Hauptstadtfunktion denkt. Das erste Ziel war also die Wiederherstellung der alten Geometrie des öffentlichen Raumes.

Ziel 2: Wiederherstellung der Verbindung zwischen der Königsstraße, die in die Altstadt führt, und die Schaffung einer Fußgängerzone entlang der terrassenförmigen Struktur des Bereichs bis zum Vistula-Fluß. Das Hauptproblem dabei waren die voneinander durch Täler getrennten Straßen hinunter zum Flußufer. Mit anderen Worten: Die Straßen existierten räumlich, aber nicht funktional, sie wurden nicht genutzt.

Ziel 3: Wiederherstellung und Wiederbelebung der beiden Ufer. In der Vergangenheit hatte es dort einmal Industriebetriebe und Handwerk gegeben, jetzt handelt es sich, von den Schnellstraßenschneisen auf beiden Seiten des Flusses abgesehen, um ödes Brachland oder Grünstreifen.

Ziel 4: Entwicklung von vier Mehrzweckbereichen. Das oben genannte Computermodell war für die Stadtratsmitglieder höchst beeindruckend, sahen sie doch zum ersten Mal eine räumliche Darstellung der Planung, nicht die bunten Linien auf abstrakten Plänen. So wurde die Ausprägung größerer Quartiere wie dem alten Hafenbereich aus der Vorkriegszeit im Vergleich zur heutigen Zeit deutlich, und damit ergab sich die Möglichkeit konkreterer Planung auch im politischen Kontext. Unsere Überlegung bei der Entwicklung der Computersimulation war die Förderung einer Intensivierung und Verdichtung der Stadt sowie die Verbindung verschiedener architektonischer Elemente mit dem öffentlichen Raum in der Bedeutung, die dieses Wort im 18. und 19. Jahrhundert hatte.

Ich habe einmal, anlässlich eines internationalen Kongresses in Warschau 1981, die Verwaltungsbezirke Paris und Warschau miteinander verglichen. Paris hat 20 Bezirke, in Warschau sind es ähnlich viele. Betrachten wir die Ergebnisse der Stadtplanungsreform in Warschau heute, können wir sagen, daß wir urban gesehen in Warschau fast Normalmaß erreicht haben. Was wir noch brauchen ist eine Stadtautobahn um das Zentrum herum.

Um die Stadtstruktur, wie sie vor dem Zweiten Weltkrieg war, zurückzugewinnen, wollen wir die Marszalkowska Straße von Stalins Stiefeltritten befreien und zu einem neuen Wolkenkratzer der Demokratie machen, eine Reinkarnation dieses Monuments des totalitären Staates. Der Platz an der Salvator-Kirche kann heute als zerstörte Stadttextur bezeichnet werden. Das Gleichgewicht zwischen Verdichtung und Leere wurde völlig umgekrempelt. Hier findet das Phänomen der städtischen Konzentration nicht mehr statt. Und in anderen Teilen der Stadt finden wir es ebensowenig.

Warschau ist meiner Meinung nach eine der häßlichsten Hauptstädte Europas, und dennoch mag ich die Stadt. Für ihre Bewohner hat sie ein gewisses Ambiente, ein spezielles Temperament, und sie birgt Erinnerungen, unsere Erinnerungen und die anderer. Es gibt zum Beispiel das ehemalige jüdische Viertel, das heute, nach dem Zweiten Weltkrieg ein Hort der Erinnerung ist. Es war ein kleines Jerusalem mitten in Warschau. Unsere Stadt hat ein kollektives Gedächtnis und sieht die Stadt als Gedenkort der Vergangenheit und als realen Raum. Nach dem Krieg hatte es eine lange Debatte darüber gegeben, ob die Altstadt als gothische Stadt oder mit einer Stilmischung wieder aufgebaut werden sollte. Glücklicherweise entschied man sich damals für die zweite Variante: Man folgte nicht einem reinen Modell, sondern schuf eine Mischung von Konventionen, Stilen und Formen.

Der neue Plan sieht auch die Ausweitung der Königlichen Gärten am Schloß vor. Es wurde wieder eine Verbindung zwischen dem Vistula-Fluß und den Gärten hergestellt, die jetzt tiefer als die Straße liegen und völlig anders gestaltet sind, als sie einmal waren. Dank eines 1940 gegrabenen Tunnels besteht die Ost-West-Verbindung noch. Wir schlagen also vor, die Gärten bis zum Fluß zu ziehen und den Dienstbotenflügel des Schlosses als Durchgang zu nutzen. In der Vergangenheit gab es dort eine Fahrstraße, damit die Fahrzeuge zu den Gärten gelangen konnten, ohne den Hof zu stören. Es gibt damit einen Übergang und den Tunnel als Verbindung zwischen Schloß und Straßenland.

Wenn wir einen normalen öffentlichen Raum restaurieren wollen, dürfen wir die Fragen des Verkehrs und der damit verbundenen Infrastruktur nicht außer acht lassen. Einige der von uns vorgeschlagenen Lösungen gehen zurück bis zu Sixtus VI, definieren öffentliche Monumente und verbinden sie, so daß eine Spannung zwischen den bestehenden Denkmälern im städtischen Raum entstehen kann. Es gibt im Warschauer Stadtzentrum seit 1926 einen Tunnel. Hier haben wir jetzt mit dem U-Bahn-Bau begonnen. Es gibt sogar Gleisanlagen, die jedoch ungenutzt sind. Vielleicht gelingt uns die Schaffung eines Bahnsystems ähnlich wie in London die Circle Line.

Ein weiteres Beispiel für den von mir bereits zitierten Satz *Bezahlung der Form mit der Münze des Inhalts*: der Kulturpalast. Die Sowjets haben die riesige Lenin-Säule nie fertiggestellt. Aber sie kennen sicher den Adolf Loos Wolkenkratzer für den Wettbewerb der *Chicago Tribune*. Das Problem ist nicht die Form, sondern was sie in den Köpfen der Einwohner bedeutet. Es gibt in Warschau zwei ähnliche Bauten aus den zwanziger Jahren, einer von Malevich, einem russischen Avantgardisten entworfen, der in den zwanziger Jahren erschossen wurde. Wenn Sie den Kulturpalast sehen, stellen Sie Ähnlichkeiten in bezug auf mystifizierte Formen der

wahren Bedeutung des Baus fest. Die wahre Bedeutung steht aber in Verbindung mit politischen und soziologischen Phänomenen.

Es gibt übrigens noch einen weiteren Vorschlag für die Verbindung der beiden Ufer und der Schaffung einer wirklichen Uferbebauung für Warschau. Zunächst einmal wollen wir niedrige Brücken, denn wir brauchen sie nur für den Durchgangsverkehr. Die bestehenden hohen Brücken isolieren den gesamten unteren Bereich von der Stadt auf beiden Seiten des Flusses. In der Nähe meines Büros ist ein Platz. Dort kann ich täglich den Fortschritt der Bautätigkeiten beobachten. Ich sehe das neue Sheraton Hotel und das INC-Haus. Auch dieser Platz wird umgebaut. Wir wollen hier verdichten. Keine Abgrenzung öffentlicher Räume, sondern Verdichtung der gesamten Textur der Stadt, so daß der Platz auch belebt werden kann.

Unser Plan enthält auch Modifizierungen und einen neuen Trend. Wenn die katholische Kirche eine neue Kathedrale auf einem historischen Platz bauen will, würde ich ihr empfehlen, eine andere Stelle zu wählen, damit die traditionelle Stadtstruktur Warschaus nicht zerstört wird. Es wird einen Anbau an das Parlamentsgebäude geben und eine gewissen Erneuerung des öffentlichen Raumes um bestehende Gebäude herum.

Im Nordbezirk sind zwei große Parzellen erkennbar, bebaut mit Le Corbusier-Architektur und die Saski-Achse, die wichtigste Achse Warschaus. Eine Belebung dieser Achse zur Wiederherstellung des öffentlichen Raumes ist ohne Verdichtung undenkbar.

Wir unterscheiden hier zwei Ansätze. Zum einen gibt es die Haussmann-Methode. Es wird nicht vorab geplant. Wir bauen immer noch so. Leider. Es entstehen Bauten nacheinander, mit einem bestimmten Ansatz was Fassaden und öffentlichen Raum angeht. Das erkennt man an der Saski-Achse gut. Es ist zersiedelter Raum. Gegen Haussmann steht aber Joze Plecnik, ein berühmter slowenischer Architekt, dessen interessante Projekte wir z.B. in Ljubljana finden. Seine Methode erinnert mehr an das 18. Jahrhundert. Er entwirft nicht einfach Arrangements für den urbanen Raum, sondern einzelne Gebäude, die sich aufeinander beziehen und damit eine Sequenz urbaner und architektonischer Ensembles schaffen.

Diesen Ansatz verfolgen wir in Warschau zunächst beim Brückenbau. Sie haben das in Ihrer Stadt ja bereits realisiert, und wir folgen jetzt auch dieser Methode. Auf den Entwurf folgt die Überlegung, wie sich das am Ufer insgesamt darstellen wird. Die Projekte entwickeln sich nicht nebeneinander sondern aufeinander bezogen.

Natürlich erinnert das an die Place de la Concorde und zeigt, daß der Funktionalismus zu einem gewissen Grad intellektuell gesehen falsch ist. Früher dachte man nur an die Fassade, dann an die Form, dann an die Funktion. Unsere Überlegungen sind also nicht neu. Aber wir versuchen sie den Marktforderungen entsprechend umzusetzen.

Kommen wir noch einmal zurück zu den allgemeinen Grundsätzen. Der Erhalt und die Erneuerung eines gewissen historischen Konzepts in der Stadt und für den Raum erfordert ein Abgehen von der dreidimensionalen Planung, von dem Ansatz, in dem ein positives Element definiert wird, hier Freiheit, und dem öffentlichen Raum negativ entgegengesetzt wird. Wenn wir uns auf einfache, zweidimensionale Pläne beziehen, ergänzen wir Bedingungen und Einschränkungen. Damit definieren wir jedoch den Freiraum negativ, indem wir die Grenzen unserer Freiheit festlegen. Der Anfang eines beschränkten öffentlichen Raumes definiert die Stadt jedoch besser, als der erste Ansatz. Im Grunde ist es eine Frage der Erfahrung. Vielleicht folgen wir am besten dem Rat, den man auch einem Betrunknen gibt: „Begib dich nicht in die dritte Dimension, wenn du sicher nach Hause kommen willst.“

Soweit meine Ausführungen, nicht nur zu einem Modell oder Plan. Ich wollte Ihnen unseren Ansatz der Stadtplanung erläutern, und dieser basiert auf dem Bewußtsein, daß es Freiheit im Spiel mit der Stadt geben muß.

Stadtplanung in Barcelona - Eine Einführung

Von Borja Can-eras Moysi

Meine Damen und Herren, ich danke für die Einladung und freue mich, an der 65. Sitzung des Stadtfomm Berlin teilnehmen zu können. Wie wir gesehen haben, wird hier lebendig und leidenschaftlich diskutiert.

Die Lenkungsgruppe hat eine Reihe von Fragen zur Zukunft der Städte in Europa aufgeworfen: es geht um die Rolle der Innenstadt, das Gesamtbild der Stadt und die Bewahrung der Idee der europäischen Stadt, d.h. um ihre Verdichtung. Ich möchte mit einigen einführenden Bemerkungen und Beispielen aus Barcelona zu dieser Debatte beitragen. Hierbei beziehe ich mich auf die Stadtentwicklung seit den demokratischen Wahlen des Bürgermeisters und des Stadtrats von Barcelona 1979. Wir reden also über Prozesse der Veränderung, die seit 20 Jahren stattfinden.

Barcelona geht heute den schwierigen Weg hin zu einer integrierten Stadtstruktur. Dies bedingte zunächst den Stop des willkürlichen Wachstums der Stadt seit den sechziger und siebziger Jahren, der mit der Einwanderung von Arbeitsmigranten aus Südsanien begonnen hatte. Der demokratisch gewählte Stadtrat sah dies als seine grundlegende strategische Aufgabe an. Gleichzeitig erfolgten Sanierungsprojekte im Hinterland und an der Mittelmeerküste.

Barcelona hat natürliche Grenzen: zwei Flüsse, das Meer und die Berge. Einige geographische Daten: Die Fläche der Stadt umfaßt 100 km², die Bevölkerungsdichte beträgt etwa 170 Einwohner pro Hektar. Das heißt, wir haben es mit einer dicht besiedelten Fläche zu tun. Das historische Zentrum und die Altstadt El Ensanche aus dem 19. Jahrhundert weisen eine Bevölkerungsdichte von 250 Einwohnern pro Hektar auf. Barcelona ist eine stark verdichtete und kompakte Stadt.

Die Gesamtbevölkerungszahl der Kommune Barcelona beläuft sich auf 1,5 Millionen. Doch es galt in der Stadtentwicklung immer der Grundsatz der zwei Zentren der Stadt.

Zum einen gibt es das historische Zentrum aus dem Mittelalter, der Renaissance und der Barockzeit, zum anderen gibt es das weitläufigere, größere Zentrum einer ausgedehnten Stadt in einem metropolitanen Raum, in dem 4 Millionen Menschen leben. So gesehen können die Prozesse der Stadtentwicklung Barcelonas mit der Situation Berlins verglichen werden. In Berlin unterscheidet man Ost- und West-Berlin als lokale Schwerpunkte. Die politische Verwaltung ist jedoch für 4 Millionen Einwohner zuständig.

Die Stadtentwicklungsstrategie Barcelonas läßt sich nicht exportieren. Ein mechanisches Kopieren verbietet sich aufgrund der typischen Eigenschaften der Stadt. Dies berücksichtigt die Stadtplanung, die sich als Planung für die Metropole, nicht als Kommunalplanung begreift. Wir sprechen hier also nicht von der Kommune sondern vom städtischen Raum der Metropole. Die Pläne aus den achtziger Jahren wurden in verschiedenen Phasen und Planungsstadien modifiziert, wobei man immer versuchte, einzelne Vorschläge und Empfehlungen in den Projekten zu berücksichtigen. So gab es beispielsweise einen eigenen Plan für El Ensanche. Ein weiterer Plan konzentrierte sich auf Las Ramblas. Weitere Pläne bezogen sich auf andere Teile der Stadt.

El Ensanche ist ein extrem verdichteter Bezirk mit mehrstöckigen Gebäuden und engen Straßen: 10 Meter für Fußgänger, 10 Meter für Fahrzeuge. Die alten Pläne sahen 20 Meter Straßenbreite

vor. Im El Ensanche finden wir das historische Zentrum, und hier leben die verschiedenen Populationen, die seit über 100 Jahren in die Stadt gekommen sind. Wir können die Gegend heute als typisches Stadtviertel bezeichnen.

Vor 10 bis 15 Jahren wurden die ersten politischen Maßnahmen und technischen Projekte durchgeführt. Verschiedene Pläne lagen vor:

1. Zunächst verfolgte man den Gedanken der Subsidiarität. Hierbei ging es um die Umsetzung des Subsidiaritätsgedankens, d.h. die Stadt sollte die gesamte urbane Dimension und Größe repräsentieren. Wir betrachteten also die Stadt als Ganzes, wie auch den Bezirk, einzelne Parzellen und Quartiere, wissend, daß eine lokal-bezogene Herangehensweise ein besserer Problemlösungsansatz ist.
2. Dabei wollten wir die Beteiligung der Stadt an den Planungsprozessen.
3. Wir bemühten uns um die Identifizierung kollektiver Herausforderungen, damit die Bürger sich in die Prozesse einbezogen fühlen würden.
4. Wir wählten einen koordinierten Ansatz der beteiligten Agenturen, der Kommunal Verwaltung, der Stadt und der Experten. Es ging um die Entwicklung eines einheitlichen, koordinierten Ansatzes.
5. Kooperation war auch das fünfte Prinzip in unserem Procedere, nämlich in der Herangehensweise des öffentlichen und privaten Sektors. Auch letzterer sollte in die Stadtentwicklung einbezogen werden.
6. Angestrebt wurde eine Verbesserung der urbanen Qualität. Es ging weniger um urbane Lösungen als um detaillierte Veränderungen in der Stadtlandschaft.

Gerade der letzte Aspekt war wichtig, denn hier ging es um politische Intervention und um politisches Handeln. Die politischen Entscheidungsträger und der Bürgermeister der Stadt sollten sich der Interessen der Bürger bewußt werden. Das von uns vorgeschlagene Vorgehen der öffentlichen Stellen sah wie folgt aus: Erarbeitung von Vorschlägen, Vorstellung von Plänen, Diskussion der Pläne durch die Bürger und ihre Beteiligung am Entscheidungsfindungsprozeß. Damit sollte eine urbane Identität entstehen, die Bestandteil der Stadtplanung ist.

Der Plan selbst besteht aus vier Aufgabenkomplexen:

1. Wiedererlangung der urbanen Identität des historischen Zentrums und der Altstadt in Verbindung mit dem Bemühen um eine Verbesserung der Lebensqualität der in diesem Bereich der Stadt lebenden Menschen.
2. Wiederbelebung der Stadt.
3. Umsetzung der Projekte im öffentlichen Raum. Dies bezieht sich vor allem auf die Brachen wie auch auf die verdichteten Gebiete Barcelonas.

In diesem Kontext ist das Projekt an der Plaza Central wichtig, denn dies liegt im Herzen des historischen Zentrums. Hier wurden Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsnetzes vorgenommen und Projekte realisiert, die die Problembereiche wie Prostitution, Drogenabhängigkeit usw. angehen sollten. Es gab in diesem Stadtviertel Ecken, an die sich nicht einmal die Polizei traute. Für ein Stadtkonzept ist das ein gravierendes Problem.

Weiterhin wollten wir die Achse zwischen diesem Bereich und dem Marktplatz verlängern. Dies sollte zu neuer Nutzung im Kiez neben dem historischen Zentrum führen. Dafür öffneten wir die Avenida del Campo und deren Nebenstraßen. Ein weiteres Projekt umfaßte die Planung

neuer Wohn- und anderer Gebäude, vor allem für Sanierungsbetroffene aus anderen Teilen der Stadt. Auf der anderen Seite der Avenida Central liegt die Kathedrale und der Vorplatz. Hier wurde ein Projekt zur Erweiterung und Fortführung der Allee bis in die Geschäftsgegend hinein diskutiert. Unser Hauptziel im historischen Zentrum ist der Schutz von Straßen und Wegen, die attraktiv genug sein sollen, damit sie auch belebt werden. Die Straßen in diesem Viertel sind zum Teil nur 2,5 Meter breit. Die Gebäude haben jedoch sechs bis acht Etagen. Versuchen Sie einmal, sich die Atmosphäre in so einem Viertel vorzustellen.

Das neue Projekt am Markt wird von Miralles und Miralles durchgeführt. Es entstehen dort Wohnhäuser. Und auch hier wird der Gedanke der Kontinuität aufgegriffen. Die Fassaden bleiben erhalten und dahinter entstehen neue Gebäude, Zugangswege werden geschaffen und ein neuer öffentlicher Raum entsteht. Dieses Projekt wurde von Architekten, Kooperativen, Bürgern und Anwohnern diskutiert, um einen koordinierten Ansatz zu erzielen.

Die Bewahrung der Fassaden wird begleitet von dem Bemühen, mehr Raum zu schaffen. Allerdings nicht, indem aufgestockt wird. Wir streben oktagonale Formen an, denn diese entsprechen der Struktur und Textur der Straßen, die ja, wie bereits erwähnt, nur 2,5 Meter breit sind.

Neben den Projekten zur Erneuerung des Zentrums bemühen wir uns um Rückgewinnung. Im historischen Zentrum entstehen Neubauten, denn wir möchten, daß hier auch Menschen wohnen. Dieser Teil der Stadt soll nicht zu einer reinen Touristenattraktion werden, sondern als Stadt belebt werden.

Andere Beispiele dafür sind das Museum für moderne Kunst, ein Kulturzentrum, ebenfalls eine städtische Einrichtung, und die neue Fakultät der Universität, die von Sant Villas Frosti gebaut wird. Diese Bauvorhaben stehen für eine andere architektonische Sprache, eine moderne Sprache, die die Idee der Neunutzung des Bezirks betont. Die Studenten der neuen Fakultät sollen im Zentrum wohnen, zusammen mit der dort traditionell ansässigen Bevölkerung. Wir nennen das einen Prozeß der Verjüngung.

Ein anderes Beispiel sind Las Ramblas. Auch hier geht es um Rückgewinnung. Dabei dürfen Polizei- und Sicherheitsaspekte jedoch nicht außer acht gelassen werden, denn diese sind traditionell ein wichtiger Faktor. Genauso wichtig ist die Bibliothek. In dieser Gegend gab es einen starken Gebäudeverfall. Einige Häuser wurden abgerissen, um einen neuen urbanen Raum entstehen zu lassen.

Die Kathedrale von Barcelona ist ein anderes Beispiel für den Aspekt „öffentlicher Raum“. Früher durften hier Autos fahren. Jetzt ist der Bereich eine Fußgängerzone, womit sich der Charakter völlig geändert hat. Somit haben wir hier eine andere Zone des historischen Zentrums, indem versucht wurde, Raum zurückzugewinnen, Raum, der von Fußgängern genutzt wird, die nicht länger mit Fahrzeugen konkurrieren müssen. Andere Projekte zielen auf mehr Licht auf den Fassaden der Gebäude in diesen engen Straßen ab.

Vielleicht schockieren Sie die von mir genannten Beispiele, wenn Sie sie mit Berlin oder Wien vergleichen, denn ich rede von viel freiem Raum. Ich denke dennoch, daß dieser Ansatz übertragbar ist, wenn es darum geht, die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt zu fördern.

Weitere Beispiele: Integration von Wohnungen in die Stadt, was wir jedoch mit einer sehr modernen Sprache versuchen. Wir wollen nicht das historische Zentrum imitieren, sondern

modern, zeitgemäß handeln und die Bewohner mit allem versorgen, was sie brauchen. Eine Stadtstraße verbindet die Stadtteile und stellt eine wichtige Zugangsstraße dar.

Ein weiteres Beispiel: Innenhöfe. Hier geht es nicht um die Bildung von Plätzen oder öffentlichen Raum, sondern um eine Vielzahl von Innenhöfen, d.h. Freiraum in den Höfen und hinter den Gebäuden, um die Verdichtung aufzulockern. Die Innenhöfen sind nicht nur für die Hausbewohner zugänglich, sondern auch für Passanten.

Andere Projekte konzentrieren sich stärker auf die Landschaft. Im einzelnen hängen die Entwürfe von den Designern ab. Zwei Beispiele: Ein Auftragsprojekt im El Ensanche, wo die Auswirkungen eines geplanten Hotels untersucht wurden und ein kohärenter Ansatz in bezug auf die oberen Etagen des Gebäudes und die Untergeschosse. Hier wurde ein radikaler Entwurf vorgelegt: eine Etage kopiert das übrige Gebäude. Die Architekten hier sind Correa und Villa. Das Vorhaben umfaßt auch eine Art Krone, die die Funktionen der Obergeschosse, Untergeschosse und Keller jedoch nicht beeinträchtigt.

Verkehrsprojekte gibt es im Hafengebiet und im Olympischen Dorf, mit Auswirkungen auf andere Stadtteile, dann die Peripherie und den Stadtring, der für einen kohärenten Ansatz im metropolitanen Zentrum steht. Effekte gibt es bei der diagonalen Achse, der Nord-Süd-Achse und deren sog. *Rondos*. Diese Projekte stehen im Zusammenhang mit einer versuchten Verkehrsvermeidung im Innenstadtbereich, die eine Verbindung zwischen den Autobahnen um die Stadt herum erforderlich machte.

Weitere Projekte befinden sich in den neuen Zentralbezirken, **z.B.** am Olympischen Hafen, wo es früher eine Eisenbahnlinie gab, die jetzt zu Gunsten einer Erweiterung der Strände stillgelegt wurde. Hier entstand ein Park und ein Industriegebiet, so daß dieser Bereich ein neuer Zentralbereich mit Gewerbe und Handel werden wird. Auch hier basierte die Strategie auf privaten Investitionen, d.h. die Villa Olimpica wurde von der Stadt geplant aber von privaten Bauherren realisiert. Die Gebäude sind ohnehin Privatbesitz.

Ein weiteres Projekt liegt am Hafen in der Nähe der Las Ramblas beim historischen Zentrum. Die Ramblas führen zum Hafen, und es mußte eine neue Verbindungsstraße zum Olympischen Dorf gebaut werden. Vorher war die Stadt hier unterbrochen. Es gab keinen direkten Zugang zum Hafen bzw. zur Küste. In einem Gemeinschaftsprojekt der Stadt mit privaten Investoren wurde hier die Verbindung zwischen Küste und Stadt wieder hergestellt. Damit konnte Land zurückgewonnen werden. Hier befindet sich jetzt der Passeig Maritim, der zunächst noch von kleinen Geschäften und Restaurants durchbrochen war. Einige alte Gebäude wurden abgerissen und es entstand eine neue Fußgängerzone, so daß öffentlicher Raum zurückgewonnen wurde.

Was streben wir an? Welche Ideen hegen unseren Planungen zugrunde? Wir meinen, die Städte sollten ihre Identität wahren. Dies ist das Hauptziel unserer Arbeit. In den Städten gibt es immer mehr Konkurrenz um Boden. Wenn wir uns aber die Stadtzentren ansehen und an den Aspekt der Identität denken, ist es wichtig, historische Zentren nicht zu reinen Touristenattraktionen verkommen zu lassen oder als historische Reservate zu bewahren, sondern sie müssen ein aktiver, in das Stadtleben integrierter Teil der Stadt sein. Eingebunden in die Stadtstruktur erlauben sie eine neue Nutzung, Mischnutzung, stellen neue, zentrale Punkte im urbanen Gewebe dar. Zentralität, zentraler Charakter sind wichtig im Herzen der Stadt. Für die Gebäude heißt das, daß eine Nutzung der Auflösung entgegenwirken muß, damit das Modell der europäischen Stadt nicht zerfällt.

Dies stellt die intellektuelle Herausforderung für uns heute dar. Wir erkennen den Prozeß der Auflösung, des Auseinanderdriftens, und dagegen müssen wir mit mehr Stadtplanung, Urbanisierung, Urbanität und Engagement wirken.

Stadtplanung in Moskau - Eine Einführung

Von Alexandr Viktorowitsch Kouzmine

Parameter der Stadt: Moskau hat 8,3 Mio. Einwohner, eine Nord-Süd-Ausdehnung von 40 und eine Ost-West-Ausdehnung von 30 km.

Bevölkerung der Stadt: Eines der Hauptprobleme der Stadt ist die demographische Entwicklung. Moskau gehört zu den alten und alternden Städten. Jeder vierte Einwohner der Stadt ist Rentner oder im Rentenalter. Die Geburtenrate ist niedriger als die Sterberate. Bevölkerungswachstum gab es in den vergangenen 20 Jahren nur durch gesteuerte Zuwanderung.

Zur Stadtentwicklung: Es wurde jetzt der dritte Masterplan für Moskau vorgelegt. Der erste Masterplan war der 1935 verabschiedete stalinistische Generalplan, der sich mit den entsprechenden Plänen vieler totalitärer Regime vergleichen läßt. Masterplan Nr. 2 folgte 1971 und gleicht dem, was Sie aus dem Ostteil Berlins kennen. Der neue Masterplan aus den neunziger Jahren bemüht sich um einen grundsätzlich anderen Ansatz im Städtebau. Im Gegensatz zu den früheren Weisungsplänen, in denen exakt vorgeschrieben wurde, wie die Stadt aussehen soll, geht man heute einen anderen Weg. Der alte Masterplan erstreckte sich über 25 bis 30 Jahre und enthielt klare Planungsvorgaben. Doch die Geschichte ist, wie Sie wissen, flexibler als jedes Dogma. Natürlich wurde auch nach 1935 und 1971 von den vorliegenden Planungen abgewichen, aber eben nicht als beabsichtigter Prozeß. Dies haben wir heute versucht, zu unserem Prinzip zu machen. Nicht festlegen, was man machen soll, sondern definieren, was man nicht tun darf, bezogen auf die verschiedenen Quartiere der Stadt. Mit anderen Worten: Wir bemühen uns um die Übertragung der Unschuldsvermutung aus dem Justizbereich auf die Stadtplanung und Stadtentwicklung.

Flächennutzungs- und Landschaftsplanung: In einem ersten Schritt bemühten wir uns um eine Koordination mit den beteiligten Experten und Berufsgruppen. Wir definierten die drei wichtigsten Aspekte der bau- und planungsmäßigen Raumgliederung und erarbeiteten dann Pläne für den Gesamtbereich. Das Ergebnis findet sich in einem Flächennutzungsplan, den die Stadtregierung vor wenigen Tagen bestätigt hat.

Vor der Bebauungsplanung analysierten wir die verschiedenen städtebaulichen Elemente Moskaus. Die Einzelpläne beinhalteten dabei grundsätzliche Entwicklungslinien zur Flächennutzungs- und Landschaftsplanung unserer Stadt. Grünflächen wurden im Zusammenhang mit dem Naturschutz als besonders wichtig erachtet. Städtebauliche Parameter sollten in diesem Zusammenhang einen schonenden Charakter haben.

Nach der Fertigstellung des landschaftlichen Komplexes konzentrierten wir uns auf die Entwicklung der Innenstadt. Wir gelangten zu der Schlußfolgerung, daß eine Innenstadt multifunktional sein soll. Dazu gehören nicht nur Knotenpunkte, nicht nur öffentliche Räume, dazu gehören auch die Räume um diese öffentlichen Räume herum, die eine neue Qualität der Innenstadt vermitteln. Ein Stadtkern, das ist nicht nur die Funktion, das ist auch die Qualität im jeweiligen Bereich.

Wir untersuchten die mögliche Verbindung von Industriebereichen und Wohnbereichen in der Stadt, und zwar auf der Grundlage der bereits bestehenden Bebauungspläne. Auch hier spielten ökologische Aspekte eine bedeutende Rolle. Für verschiedene Quartiere empfahlen wir unterschiedliche Bebauungsdichten und Gebäudehöhen.

In bezug auf die Industriestandorte stellte sich uns die schwierigere Frage der Auslagerung: Wie und wohin sollten wir sie auslagern. Das Problem der Industriestandorte war und ist insbesondere deswegen komplex, da wir in Moskau nicht ausschließlich moderne Technologie haben, sondern sehr unterschiedliche Industrien. Damit unterscheidet sich die Situation Moskaus von der anderer Städte in Europa oder in der Welt. Natürlich war alles, was es in Rußland an High-Tech gab, in Moskau angesiedelt, aber dort befand sich ebenfalls die Produktionsstätte für Eisenbahnbohlen für das ganze Land. Die veraltete Technologie zwang uns, die Industrie ganz neu zu betrachten. Unsere Schlußfolgerung: Eine differenzierte Steuer-, Miet- und Ansiedlungspolitik für verschiedene Betriebe in den verschiedenen Bereichen der Stadt. Vergünstigungen gibt es für Unternehmen, die sich logisch in den Fluß der Stadt einpassen, ausgelagert wird, was der Stadt größere Schwierigkeiten macht. Der Flächennutzungsplan beinhaltet auch diese Aspekte, wobei sowohl Behörden als auch Investoren eine gewisse Planungsflexibilität haben.

„Planwerk Moskau“: Industrieflächen sollen reduziert werden. Naturflächen wachsen. Es wird sowohl Monopolfunktionen als auch Mischnutzung geben: Wohnen, Natur, Produktion und Industrie, separat oder in einem gemischten Bereich angesiedelt. Prioritäten gelten den Naturfaktoren, die Industrie wird um ein Drittel reduziert. Das sind nicht nur Worte, es ist uns wirklich bis heute gelungen, einen Anteil an städtischen Räumen zugunsten der Begrünung zu reduzieren. Beispiele zeigen, daß dies auch im Interesse der Industrie selbst liegt. Ministerien oder Unternehmen vermieten ihre Flächen in der Innenstadt, da die steuerliche Belastung bei einer fortgesetzten Produktion dort zu hoch würde.

Verkehrsplanung und Verdichtung: Einen wichtigen Platz in unserer Stadt nimmt der Verkehr ein. Die Anzahl der Fahrzeuge ist seit 1995 rapide gestiegen. Der Innenstadtverkehr nahm zwischen 1990 und 1995 aufgrund von Schnellstraßenbau ab.

Ein erstes größeres Unternehmen in der Stadt ist die Rekonstruktion der Ringautobahn, deren Gesamtstrecke 104 km beträgt. Sie wurde insgesamt modernisiert und fünfspurig ausgebaut. Unsere Stadt hat ein radiales Ringsystem. Wichtig sind für uns neue Ringe. Wir versuchen jetzt, einen neuen Ring zu installieren, ohne die Struktur der Innenstadt zu zerstören. Es wurden bisher ca. 40 Glasbrücken entlang der Gesamtlänge der Ringautobahn für Fußgänger gebaut. Nach Fertigstellung werden es 60 sein. Die Ringautobahn wurde nicht untertunnelt, sondern überbrückt, weil es sich um eine Peripheriestrecke handelt. Die Menschen hatten abends Angst, unter der Autobahn hindurch zu laufen. Sie setzten lieber ihr Leben aufs Spiel und überquerten die Autobahn. Fußgängertunnel kamen hier also nicht in Frage. Brücken waren die einzige Lösung.

Die Ringautobahn hatte traditionell die Bedeutung einer Umleitung für unsere Stadt. Jetzt versuchen wir, eine Infrastruktur aufzubauen, Raststätten, Tankstellen etc. Die Ringautobahn wurde von der Stadt gebaut, sie ist kommunales Eigentum, während die Tankstellen und Raststätten von privaten Investoren gebaut wurden. Anfangs gab es allerdings nur kleinere Einrichtungen, da zunächst die Sicherheitsfragen gelöst werden mußten. Aufgrund des hohen Überfallrisikos für Laden- und Tankstellenbesitzer wurden Polizeiposten installiert und ein eigenes Verkehrspolizeisystem eingesetzt.

Innenstadtplanung: Kommen wir noch einmal zurück auf die Frage: Was ist eine europäische Stadt? Diese Frage muß die Geschichte einbeziehen. Kontinuität ist wichtig. Jede Stadt braucht ihre eigene Identität.

Beispiele: Der Manegeplatz in der direkten Nachbarschaft zum Kreml und der Alexandergarten. Hier wurde jetzt ein unterirdisches Handelszentrum gebaut. Früher war das sozusagen der

Parkplatz für Touristen, ein riesengroßer asphaltierter Platz. Es gab einen Gedenkstein, auf dem stand: Hier wird ein Denkmal zum 50. Geburtstag der Oktoberrevolution gebaut. Ansonsten war das ein öffentlicher Raum, ein Platz für Kundgebungen und Meetings. Der neue Handelskomplex hat eine Fläche von 70.000 Quadratmetern; und ein kleines archäologisches Museum wurde eingeliedert. Heute ist die Oberfläche praktisch fertig und die Geschäftsflächen werden vermietet. Man muß sagen, daß die Miete hier extrem hoch ist. Sie beträgt ca. 3000-5000 Dollar pro Quadratmeter per anno, aber es ist doch gelungen, alle Räumlichkeiten und Geschäfte zu vermieten. Der Handel soll sozusagen jeden Augenblick beginnen. Wenn wir vom Design dieses Platzes sprechen, so ist das eine sehr polemische Frage. Meiner Meinung nach hat das Ganze einen zu populistischen Charakter.

Weitere Beispiele: der Kasaner Bahnhof, das Hotel Baltshuk gegenüber dem Kreml, die Moskauer Insel, Wiederaufbau der Christus-Erlöser-Kathedrale, eine politische Entscheidung im übrigen. Was die städtebaulichen Aspekte betrifft, so muß man folgendes sagen: Hier gab es immer eine architektonische Dominante, zuerst das Alexeus-Kloster, dann die ursprüngliche Kathedrale, dann wollte man hier einen Sowjetpalast aufbauen. Es gab hier immer das Bestreben, eine Dominante zu setzen. So wurde beschlossen, die Christus-Erlöser-Kathedrale wieder aufzubauen. Innerhalb von drei Jahren wurde diese Kathedrale fertiggestellt, zum 850. Jubiläum Moskaus. Sowohl der Präsident als auch unser Patriarch haben diese Kathedrale eingeweiht bzw. geweiht. Jetzt stehen die Innenarbeiten bevor. Ganz in der Nähe befindet sich eine Tiefgarage.

Weitere Projekte gibt es an der Hauptstraße, der früheren Gorkistraße, jetzt Virskajastraße. Dort steht z.B. das neue Grand Hotel. Erwähnen möchte ich auch noch das umstrittenste Projekt der Stadt, das Denkmal für Peter I. Es wurde auf einer Insel im Moskauer Fluß gebaut. Es gab ein Referendum, es gab große Komplikationen mit diesem gigantischen Denkmal in der Stadt und viele Gegner. Die Bauhöhe von 94 m ist eine Ausnahme im alltäglichen Leben Moskaus.

Ein letzter allgemeiner Aspekt zur Planung und Investition: Populär ist heute auch die Aufstockung von Gebäuden, die nicht immer auf zivilisierte Art und Weise erfolgt. Dabei wird jedem Investor erklärt, daß neben dem Roten Platz, neben dem Kreml, keine Wolkenkratzer gebaut werden dürfen. Können Sie sich aber vorstellen, daß es keine Unterlagen oder Broschüren und Gesetze gibt, in denen man so etwas Grundlegendes nachlesen kann? Da gibt es keine Gesetze, und wir möchten uns auf dem Grund des Gesetzes bewegen. Es hilft uns, Konflikte zu vermeiden. Wenn ein Investor ein Grundstück besitzen möchte, dann möchte er keine Katze im Sack kaufen. Er möchte wissen wie hoch das Gebäude sein soll, was er darauf bauen darf und welche Erschließungsarbeiten und Expertisen oder Gutachten erforderlich sind.

Es entwickelt sich viel in Moskau, heute, es bleibt aber auch noch eine Menge zu tun.

Adressen der Referenten

Prof. Dr. Hartmut Häußermann
Humboldt-Universität Berlin
Universitätsstraße 3 b 10099 Berlin

Martin Pawley
Church Wing, The Old Rectory
Somerton, Bicester Oxon OX6 4NB
England

Kouzmine Alexandr Viktorowitsch
Vorsitzender des Komitees für Städtebau und Architektur der Moskauer Regierung
Moscow City Government, Architecture and Planning Committee
Triumfanaja Pl. 1
125047 Moskau
Russland

Borja Carreras Moysi
Ajuntament de Barcelona
Gerencia d'Urbanisme Av.
Príncep d'Astúries, 61 08012
Barcelona

Jerzy Guz
Direktor der Abteilung für Entwicklung und Wirtschaftspolitik in der Gemeinde Warschau-Zentrum
Biuro Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy 00-
950 Warszawa Plac Bankowy 3/5

Czesław Bielecki
Architekt
Dom i Miasto Sp. z o.o.
ul. Wilcza 8
00-532 Warszawa

Räume schaffen ohne Waffen

Das Stadtforum fragt nach dem Topos der „europäischen Stadt“

VON ULF MEYER

Mit dem Verweis auf die „europäische Stadt“ wird in Beilin so manche Planungsentscheidung der kritischen Rekonstruktion legitimiert. Die 65. Sitzung des Stadtforums, der nicht interdisziplinären Gesprächsrunde des Berliner Stadtentwicklungssenators feier

Nicht mehr als Fassaden
Synonym für die „europäische Stadt“ ist die Bürgerstadt, also eine mittelständisch geprägte, weder von Konzernen noch von Ideologien geprägte Stadt mit breitem privaten Kiebesbesitz an Grund und Boden. So gesehen sind Warschau und Moskau, die beiden Repräsentanten der mittel- und osteuropäischen Metropolen, also durchaus „europäisch“. Die Mehrheit der südamerikanischen und asiatischen Städte ist es aber durchaus. Ob die „europäische Stadt“ ein Auslaufmodell der Entwicklungschance darstellt, wie die Eingangsfrage an die Referenten lautete, ist daher unmöglich zu beantworten.

Der Stadtsoziologe Hartmut Häußermann und der britische Architekt Marni Pawley sprachen davon, daß die Industriestadt am Ende ist, und das „Proletariat nicht einmal mehr ausgebeutet wird“, sondern komplett überflüssig ist. Angesichts sinkender Einwohnerzahlen appellierte Häußermann an die Politik: „Stadt künstlich zu schaffen anstatt die Bilder zu retten und verlorene Gebäude zu rekonstruieren“

London sah Pawley von leeren Büros Pseudo-Bevölkerungen in Form von Touristen und ganz generell „multiplen Persönlichkeiten“ gekennzeichnet. Dann schwingt nicht nur ein generationsbedingter und übrigens typisch europäischer Kulturtropismus und Fatalismus mit, sondern auch Nostalgie für die futuristischen Visionen von Architektengnippen der sechziger Jahre. Mit deren „aufblasbaren, über die Erde wandernden Städten und anderem Quatsch“ (Hans Stimmann) will man natürlich in Berlin nichts zu tun haben. Auch über die Vorstellung, daß die gesellschaftliche Funktionsfähigkeit wichtiger sei als die Form der Stadt, konnten sich

REFERENTEN

Stadtforum

Alexander Viktorowitsch Kouzmine, Vorsitzender des Komitees für Städtebau der Moskauer Regierung

Borja Cvras-Moyil, Direktor der Gerencia d'Urbanisme Barcelona.

Czeslaw Blelecki, Architekt. Warschau.

Jeny Guz, Direktor der Abteilung für Entwicklung und Wirtschaftspolitik der Gemeinde Warschau Zentrum.

Martin Pawley, Architekturforscher. London.

Anwesende der Berliner Senatsverwaltung nur empören.

Pawley konstatierte dennoch einen „quasi-militärischen“ Wettbewerb unter Konzernen und Städten, der Finnen dazu veranlaßt, ihre EDV-Zentralen in stillen Bunker außerhalb der Stadt zu verbannen. Der Terrorismus sei an die Stelle der Kriegsgefahr getreten. „Das Verbot für unkontrollierten Fahrzeugverkehr in der Nähe von Regierungsbehörden wird als Schaffung von Fußgängerzonen getarnt“, so Pawley. London ist zwar seit den Anschlägen der IRA ein gebranntes Kind, doch daß „Sicherheit wichtiger als Architektur“ ist, wie Pawley behauptet, widerspricht seiner eigenen Beobachtung, daß sich japanische Brokerfirmen wie Nomura auch um den Preis der Peinlichkeit bemühen, hinter einer repräsentativen „britischen“ Fassade zu agieren. Pawley verglich Gebäude dieser Art mit ra-dargeschützten Stealth Bombern.

Die Definition der „europäischen Stadt“ brachte das nicht weiter. Konsens bestand nur in der Aussage, daß die Stadt um das Bild ihrer selbst bemüht ist und in der Einsicht, daß viel mehr als Fassaden aber auch im Idealfall nicht erreichbar sei. Mit dieser Diskussion waren die Kollegen von außerhalb sichtbar aberfordert. Ganz so europäisch ist die Debatte um die europäische Stadt also keineswegs. Vielmehr haben nicht zuletzt (neben Aldo Rossi) amerikanische Theoretiker wie Colin Rowe und Robert Venturi die Diskussion schon vor dreißig Jahren losgetreten

Die durchgrünte Stadt

Czeslaw Bielecki schilderte das Bemühen in Warschau um

die Füllung der Brachen, das ein historischer Irrtum" ist und präsentieren Sein Exkurs zeigt, Ringen um die Schaffung bedauerte, daß der Bestand an daß man dort noch immer dabei öffentlichen Raums und die Re-anonymen Bauten in der Dank ist, Breschen durch die Etablierung von Straßen, Plätzen Hitler und Stalin .häßlichsten mittelalterliche Altstadt zu und Gärten. Analog zum europäischen "Hauptstadt" schlagen, Straßen zu verbreitem, Berliner "Planwerk Innenstadt" (Bielecki) nicht als Kapital um die Kriminalität in den Griff war er am informellen Verfahren gesehen wird Für das Denken in zu bekommen und hygienische der Aufstellung eines nicht Negativräumen, ohne bloße Standards durchzusetzen. Als rechtsverbindlichen .Leinwandfassaden für die einzige .exportfähige Strategie' dreidimensionalen "Öffentlichkeit" zu schaffen, hat konnte Can-eras die Schaffung ComputermodeUs der Stadt man sich in Warschau für die von sozialem Konsens durch den beteiligt. Es sieht die Nutzung von "architectural Bau öffentlicher Räume Rückgewinnung der Uferzonen gadgets*" entschieden - präsentieren. Mit rein an der Weichsel die Ausweisung Gebäuden, die eine Inmalzün-kommerziellen Angeboten. wie von vier neuen gemischt dung für die Aufwertung des dem Berliner debis-Quanier oder genutzten Stadterweite-jeweiligen Quartiers bewirken den Fnedncbtiadtpassagen, wäre rungsgebieteien. eine verbesserte sollen Die Debatte um die Barcelonas Stadtumbau gewiß unterirdische .europäische Stadt" wertete nicht durchsetzbar gewesen. Das Verkehrsinfrastruktur sowie das Bielecki als .inhaltsleeren, scheint aber die Strategie der allgemeine Streben nach höheren akademischen Schlagabtausch" osteuropäischen Metropolen zu Dichten vor Bielecki resümierte, Die massenhafte Versammlung sein Die Wiederholung von daß die .durchgrünte Stadt an-onymeTStädter habe Berliner Fehlem ist programmiert

schließlich die Mauer zu Fall gebracht und nicht Handys und CD-ROM WolkenJemczer neben dem *Kreml*

Auch in Moskau Ist man bemüht. Mischflächen zu fördern und aus AbstandsgrQn und Aufmarschplät zen qualmzierte Grünräume zu gewinnen. Die Moskauer Planer sind es leid, ausländischen Investoren jeden Tag wieder erklären zu müssen. daß neben dem Kreml keine Wolkenkratzer gebaut werden dürfen. Die Sehnsucht nach überdimensionalen Denkmälern der heroischen (zaristischen) Geschichte, wie sie etwa im Wiederaufbau der Erlöserkathedrale (mitsamt Tiefgarage) zu Tage tritt, ist ungleich größer. Moskau wurde als eklektische Stadt vorgestellt, die sich nur die Rosinen aus der europäischen Stadtgeschichte herauspickt. Aiex andr Kouzmmme präsentierte den zehnsprungenen Ausbau des Moskauer Stadtautobahnngs Nur die Sicherheit der Tankstellen- und Rast-stältenbesitzer angesichts von Leuten. die bei ihnen .mit der Kalaschnikow auftauchen", sei em neues Problem. Einig waren sich die post-sozialisuschen Planer m der Annahme, daß Schaffung von Identität der Sehnsucht nach Geschichte entgegenkomme und auch im städtischen Wettbewerb von Vorteil sei. Mitdem Satz .Niemand brauch; em zweites Moskau" gelang Kouzmmme fast so etwas wie eine späte Entschuldigung für den Bau des Warschauer Kulturpalastes von LW Rudniew 1955. den Bielecki als häßliche koloniale Opressionsarchitek-tur ansieht und hinter neuen Hochhäusern verstecken will.

Borja Carreras-Moysi fiel die Aufgabe zu. mit Barcelona das Beispiel für den westeuropäischen Städtebau der letzten zwanzig Jahre zu