

nis von Planung zur Klärung beigetragen, ebenso Ursula Stein. Hanns Adrian wäre für zwei Kapitel eigentlich als Mitverfasser zu nennen, wenn er dadurch nicht auch Verantwortung für den Rest des Buches hätte tragen müssen. Allen diesen Freunden und Kollegen möchte ich für konstruktive Kritik herzlich danken. Ohne aber die fünfjährigen Erfahrungen als einer der Direktoren der Internationalen Bauausstellung Emscher Park im Ruhrgebiet und ohne die anregenden Gespräche mit den Kollegen dort und vor allen mit dem Spiritus rector und Motor der IBA Emscher Park hätte diese Arbeit nicht entstehen können: Der Versuch ist deswegen auch ein Dank an Karl Ganser.

Thomas Sieverts; Zwischenstadt - zwischen Ort und Welt,
Raum und Zeit, Stadt und Land; Basel, Boston, Berlin; 1991.

1 Lebensraum der Mehrheit der Menschheit – ein Raum ohne Namen und Anschauung

Seitdem Eisenbahn, Auto und Elektronik die mit der Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzten räumlichen Grenzen gesprengt haben, dehnt sich die Stadt quasi entfesselt in ihr Umland aus. Ihre Ausdehnung und der Grad ihrer Diffusität folgt den jeweiligen Verkehrs- und Kommunikationstechnologien: Der Eisenbahn folgt eine sternförmig-lineare Ausdehnung, das Auto füllt die Fläche auf, und die Elektronik führt zu ‚grenzenlosen‘ Erweiterungen. Aber dieser Entwicklung liegen nicht nur technische Erfindungen, sondern historisch tiefreichende Ursachen zugrunde. Die Kräfte, die die kompakte Stadt haben entstehen lassen und für 150 bis 200 Generationen zusammengehalten haben, waren schon vor den technischen Erfindungen endgültig an ihr Ende gekommen: die der Priesterkönige und Schwurgemeinschaften, Tempel und Kirchen, Mauern und Märkte, des Feudalismus und des Zunftwesens.

Vielleicht ist die kompakte Stadt auch nur ein Zwischenspiel in der Entwicklung des Zusammenlebens der Menschen: Nach evolutionstheoretischen Deutungen gehören die Menschen zu den geselligen, in lockeren Herden lebenden Primaten, die ein Leben in der lichten Savanne und am Rande von lichten Wäldern bevorzugen. Die kompakte, ummauerte Stadt wäre dann eine historisch bedingte Zwangsform, die sich nach Wegfall der Zwänge ‚natürlicherweise‘ wieder auflösen würde.

Dem wird aus kulturhistorischer Sicht entgegengehalten, daß die kulturelle Entwicklung der Menschen in den letzten 5000 Jahren untrennbar mit der Entwicklung der kompakten Stadt verknüpft war. Deswegen gehöre sie zum Wesen des Menschen als Kulturwesen, und mit ihrer Auflösung sei auch die kulturelle Entwicklung der Menschen gefährdet.

Der Streit, ob der Fall von Wall und Graben gegen 1800 nun eine Befreiung oder ein Verlust an Eigenständigkeit und Sicherheit bedeute, ist so alt wie der Vorgang selbst und war offensichtlich damals schon unentschieden: Manche Bürger fühlten sich durch die Öffnung der Stadt zur freien Landschaft

Ängsten ausgesetzt, andere begrüßten die Befreiung von Enge und Zwang. Goethe gehörte zu jenen, die die Öffnung der Stadt willkommen heißen haben:

„Sogar größere Städte tragen jetzt ihre Wälle ab, die Gräben selbst fürstlicher Schlösser werden ausgefüllt, die Städte bilden nur große Flecken, und wenn man so auf Reisen das ansieht, sollte man glauben: der allgemeine Friede sei befestigt und das goldne Zeitalter vor der Tür. Niemand glaubt sich in einem Garten behaglich, der nicht einem freien Lande ähnlich sieht; an Kunst, an Zwang soll nichts erinnern, wir wollen völlig frei und unbedingt Atem schöpfen.“²

Wie die Reaktion der Städter damals auch gewesen sein mag, es ist festzustellen, daß ‚Stadt‘ der Neuzeit auf der ganzen Welt in ihr Umland ausgreift und dabei eigene Formen einer verstädterten Landschaft oder einer verlandshafteten Stadt ausbildet.

Diese Siedlungsfelder nennen wir, einer uralten Tradition folgend, noch immer ‚Städte‘! Oder wir bezeichnen sie mit so abstrakten Begriffen wie ‚Stadt-agglomeration‘, ‚Verdichtungsraum‘, ‚verstädterte Landschaft‘ etc., weil wir merken, wie unangemessen der Begriff ‚Stadt‘ für diese Siedlungsfelder ist, ein Begriff, der ganz andere Assoziationen hervorruft. In Ermangelung eines besseren Begriffs wollen wir diese Gebilde, die aus ‚Feldern‘ unterschiedlicher Nutzungen, Bebauungsformen und Topographien bestehen, Zwischenstädte nennen: Sie breiten sich in großen Feldern aus, sie haben sowohl städtische wie landschaftliche Eigenschaften. Diese Zwischenstadt steht zwischen dem einzelnen, besonderen Ort als geographisch-historischem Ereignis und den überall ähnlichen Anlagen der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung, zwischen dem Raum als unmittelbarem Lebensfeld und der abstrakten, nur in Zeitverbrauch gemessenen Raumüberwindung, zwischen der auch als Mythos noch sehr wirksamen Alten Stadt und der ebenfalls noch tief in unseren Träumen verankerten Alten Kulturlandschaft.

Die Zwischenstadt als internationales Phänomen

Diese Zwischenstadt, die weder Stadt noch Land ist, aber Eigenschaften von beidem besitzt, hat weder einen passenden Namen, noch ist sie anschaulich. Trotz ihrer Namenlosigkeit ist sie überall auf der Welt zu finden: Mit der Globalisierung der arbeitsteiligen kapitalistisch-industriellen Produktionsweisen haben sich auch die dazugehörigen Lebensweisen und Sied-

lungsformen auf der ganzen Welt ausgebreitet. Zwischenstädte mit 20 bis 30 Millionen Einwohnern sind in Asien und Südamerika entstanden. Bei allen gewaltigen Unterschieden, abhängig vom ökonomischen Entwicklungsstand, von Kultur und Topographie, haben sie die gemeinsame Eigenschaft, daß sie kaum noch etwas mit den jeweiligen örtlichen vorindustriellen Stadttraditionen zu tun haben, sondern weit eher quer über alle Kulturen der ganzen Welt hin bestimmte gemeinsame Merkmale tragen: Eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch-gestalthafter Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten.

Wir finden Zwischenstädte dieser Art besonders ausgeprägt in Bereichen, wo Städte über ihre in das Umland ausgreifende Ausdehnung zusammenwachsen zu einer Ansammlung von Stadtfeldern, am deutlichsten aber dort, wo die historischen, traditionellen stadtbildenden Kräfte gar nicht erst zur Wirkung kamen, wie z. B. im Ruhrgebiet, ebenso aber auch in den Metropolen der Dritten Welt. Das Verhältnis von offener Landschaft und besiedelter Fläche hat sich in der Zwischenstadt häufig schon umgekehrt: Die Landschaft ist vom umfassenden ‚Grund‘ zur gefaßten ‚Figur‘ geworden. Umgekehrt hat die Siedlungsfläche nach Größe und Offenheit eher den Charakter einer umfassenden Landschaft angenommen. Diese Zwischenstadt ist ein Lebensfeld, das man je nach Interesse und Blickrichtung eher als Stadt oder eher als Land lesen kann. Die Ursachen, die zu dieser diffusen Gestalt führen, sind jeweils zwar unterschiedlich, gemeinsam ist ihnen aber auf der ganzen Welt der Tatbestand, daß in jedem Fall die historischen stadtbildenden Kräfte und die durch sie gesetzten Begrenzungen an ihr Ende gekommen waren.

Die Zwischenstadt als Resultat unzähliger rationaler Einzelentscheidungen

Die diffuse Stadt wirkt insgesamt ‚planlos‘, ist aber aus unzähligen – jeweils für sich genommen – rationalen Einzelentscheidungen entstanden. Ein typisches Beispiel aus einer alten Industrieregion: Eine Straße ist vorhanden, eine Fabrik wird gebaut, entweder weil landwirtschaftliche Produkte verarbeitet werden sollen oder weil Bodenschätze vorhanden sind, mit deren Verarbeitung ein wachsender Markt zu versorgen ist. Die Fabrik zieht Arbeiterwohnungen nach sich, denen Gärten zur Selbstversorgung und Existenzsicherung zugeordnet sind. Die Bevölkerung braucht Schulen und Läden. Der wachsende Arbeits- und Verbrauchermarkt zieht weitere Einrichtungen

nach, der gesellschaftliche Reichtum wächst, es entsteht eine Basis für Spezialisierung und Arbeitsteilung, weitere Verkehrswege und öffentliche Einrichtungen werden nötig, und so zeugt sich die Stadtentwicklung nach dem Prinzip ‚Ballung erzeugt Ballung‘ fort, ohne einem vorgeplanten Muster zu folgen.

Ein anderes Beispiel aus der Dritten Welt: Eine alte Stadt wirkt als Anziehungspunkt für Stadt-Wanderer, die aus den unterschiedlichsten Gründen – meist sind es mehrere – ihre Dörfer verlassen, z. B. aus Gründen der Überbevölkerung und mangelnder Ernährungsbasis, veranlaßt von Arbeitslosigkeit oder auch von einem Emanzipations-Wander-Drang. Diese Zuwanderer suchen einen Siedlungspunkt, an dem sie einerseits Zugang zu den ‚Segnungen‘ der Stadt haben, andererseits noch eine bescheidene ‚halb-städtische‘ Landwirtschaft betreiben können. Die Folge dieser jeweils in sich logischen Entscheidungen ist wiederum ein wenig strukturiertes, offenes Siedlungsfeld zwischen Stadt und Land, das sich mit eigenen Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen zu einer mehr oder weniger eigenständigen Zwischenstadt weiterentwickelt.

Strukturell vergleichbare Ergebnisse erzeugt das Siedlungsverhalten von Bauherren in unseren Städten: Auch diese suchen Grundstücke, die sie noch bezahlen können, von denen aus die Kernstadt noch gut erreichbar ist und die gleichzeitig Zugang zur Landschaft eröffnen. Die Folge solch multiplizierter, in sich schlüssiger Entscheidungen ist die ‚zersiedelte‘ Landschaft, die anfänglich fast ausschließlich bewohnt wird und, nach einer Zeit der Verdichtung und Konsolidierung, Arbeitsplätze und Konsumversorgung nach sich zieht. Erst dann entwickelt sie sich zu einer Zwischenstadt, die sich aus seiner ursprünglichen Abhängigkeit von der Ursprungsstadt löst, sich selbst versorgt und mit der Ursprungsstadt ein Verhältnis von Wechselwirkungen eingeht.

In Deutschland stellt sich diese Entwicklung in der statistischen Analyse wie folgt dar: Es sind nicht die kleinen Städte als die dafür von der Landesplanung vorgesehenen ‚zentralen Orte‘, die neue Bewohner anziehen, sondern die Landgemeinden. Aus der Prognose der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung ergibt sich, daß die Ränder der Ballungen aller Voraussicht nach bis zum Jahre 2010 um weitere 10% zunehmen werden (gegenüber einem Kernwachstum von nur ca. 2 bis 4 %). „Es wird immer klarer, daß die Wohnumgebung immer entscheidender wird dafür, wo wir leben, und nicht mehr wie früher, die Nähe des Arbeitsplatzes.“³ In den USA findet eine ähnliche Entwicklung in viel größerem Maßstab statt; Auslöser sind vielfach Autobahnerschließungen und große Shopping-

Center sowie seit einigen Jahren auch große Bürokomplexe an Autobahnkreuzungen, die gleichzeitig Folgen von Siedlungstätigkeit sind und als Auslöser weiterer Siedlungstätigkeit wirken. Auch diese überaus weitläufigen Zwischenstädte haben sich längst von der Ursprungsstadt gelöst, ja, hier hat sich das Abhängigkeitsverhältnis häufig schon umgekehrt: Die verarmte Kernstadt findet inzwischen ihre Arbeitsplätze in der umgebenden Zwischenstadt.⁴

Selbst dort, wo die Planungen zusammenhängender großer Stadterweiterungen die Möglichkeiten einer starken Zentrierung bieten würden, haben auch diese neu geplanten städtebaulichen Figurationen den Charakter von eher gleichartigen, nur geringfügig zentrierend differenzierten Feldern, weil die Konfigurationen des Alltagslebens ebenfalls eher diffus und wechselnd sind.⁵

In der Abfolge der Entwicklung der Zwischenstadt zeigen sich international vergleichbare Stufen. „Nach einer Phase schneller Verstädterung, angeheizt durch Land-Stadt-Wanderungen, tritt meist eine Verlangsamungsphase in der Verstädterung ein, in der für das Wachstum überwiegend der Geburtenüberschuß verantwortlich ist. In noch späteren Phasen, wie sie sich in Westeuropa zeigen, verringert sich das jährliche Stadtwachstum auf unter 1 %, und die Einwanderungsrate steigt wieder: Dahinter verbergen sich auch die Folgen einer Überalterung in den Städten und das Auswandern von Familien mit kleinen Kindern und Wohlhabenden in die umgebenden attraktiven Kleinstädte und Dörfer.“⁶

Die anfängliche Freiheit der Standortwahl schränkt sich mit der Zeit immer mehr ein: Die Fläche füllt sich auf, neue Entwicklungen müssen einen immer enger werdenden Rahmen berücksichtigen. Irgendwann ist die Fläche besetzt, die Zwischenstadt ist ‚ausgewachsen‘, weitere Entwicklung kann und darf sich nur noch durch Verdichtung, Umnutzung und Erneuerung brachfallender Flächen verwirklichen:

Alte Bebauungen und Nutzungen werden überflüssig, sie werden umgedeutet, umgenutzt, umgebaut und letztlich beseitigt. Alles zusammengekommen ergibt einen scheinbar insgesamt planlosen Siedlungsteppich, der einem Palimpsest ähnlich ist, in dem alte, nicht mehr benötigte, ausgelöschte und ausgeschabte Schriftzüge und Bilder unter dem neuen Text durchschimmern: z. B. alte Parzellengrenzen, alte Gewässer und Reste wiederverwendeter Bauwerke.

Die Eigenständigkeit der Zwischenstadt

Ob nun die Zwänge der Montanindustrie, wie z. B. im Ruhrgebiet, in den Midlands Großbritanniens oder in Wallonien, oder die Abwanderung vom überbevölkerten Lande, wie in Indien, Afrika und Südamerika, oder der Trend zur Anlage des Reichtums in privater Fläche einerseits und andererseits der Zwang zum noch bezahlbaren Wohnen auf preiswerterem Land wie in den USA und Westeuropa – das Ergebnis ist jeweils, bei allen gewaltigen Unterschieden in den Ursachen, doch die diffuse Form der Zwischenstadt, die sich von der Kernstadt – wenn es denn noch eine gibt – löst und eine eigenartige Eigenständigkeit gewinnt.

Diese Eigenschaften verbinden den Großraum Tokio mit dem Ruhrgebiet, Sao Paulo mit Boswash – dem zu einem zusammenhängenden Stadtfeld zusammengewachsenen Bereich zwischen Boston und Washington in den USA – und Mexico City mit Bombay. Auch der Großraum Stuttgart oder das Rhein-Main-Gebiet können so charakterisiert werden. Wesentliche Unterschiede beruhen auf den unterschiedlichen Wohn- und Autodichten: Die Zwischenstädte in der Dritten Welt sind insgesamt noch dichter und kompakter als die aufgelösteren Formen in der industrialisierten Welt. Verglichen mit den riesigen, über 20 Millionen umfassenden Zwischenstädten in Asien und Südamerika müssen wir vielleicht die immer mehr zusammenwachsenden Verdichtungsräume in Deutschland als eine einzige ‚Zwischenstadt‘ betrachten.⁷

Was Karl Ganser über die Emscher Region sagt, gilt inzwischen für alle Städte auf der ganzen Welt, sobald sie über die Größe von kleinen Großstädten hinausgewachsen oder überhaupt erst in einer Zeit entstanden sind, in der die historischen stadtbildenden Kräfte nicht mehr wirksam waren.

Wie z. B. im Ruhrgebiet: „Dieses 800 qkm große Siedlungsband [...] ist im wesentlichen gebaut. Es ist eine ‚Zwischenstadt‘, die nicht unserem gewohnten Bild von Stadt und unserer Sehnsucht nach intakter Landschaft entspricht. Mit den schwachen Wachstumspotentialen der vor uns liegenden Zeit läßt sich diese Siedlungsstruktur nicht mehr umbauen. Man muß sie als gegeben annehmen und die versteckten Qualitäten herauspräparieren.“⁸ In allen Zwischenstädten haben sich kennzeichnende Muster der Durchdringung von Freiräumen und Bebauung herausgebildet. Ein weitgehend gemeinsames Merkmal, das konstitutiv für die Zwischenstadt ist, besteht in der fortgesetzten Suche nach der Realisierung des ‚Prinzips Tucholsky‘, der gleichzeitigen Sehnsucht nach Friedrichstraße und Ostsee, die er in seinem berühmten Gedicht beschreibt: Es ist die Suche nach der Vereinbarung der

Gegensätze einer Teilhabe an menschlicher Gesellschaft, am Stadtleben, und der Teilhabe an der Natur. Es ist, anders ausgedrückt, die Sehnsucht nach der Verbindung von Hirtenromantik und Stadtkomfort.⁹ Diese Suche nach der Auflösung des grundlegenden Paradoxes der Verbindung von städtischer Zentralität und Landschaftskontakt wurde ebenso von den Frühsozialisten Owen und Fourier wie von den Reformern Cerdá und Howard und den visionären Architekten Frank Lloyd Wright, Le Corbusier und Hilberseimer angestrebt.¹⁰ Dieses wird aber auch von unzähligen Bauherren in der täglichen Praxis immer wieder betrieben und führt zu einer Maximierung der Randlänge zwischen Bebauung und Freiraum. Die auch ökologisch besonders interessanten Grenzbereiche, die so gut zu den ‚Primateneigenschaften‘ des Menschen passen, haben in den letzten Jahren das Interesse der ‚Fraktalforscher‘ gefunden, die versucht haben, diese Wachstumsprozesse der Stadt mathematisch abzubilden, mit durchaus zum Nachdenken anregenden Ergebnissen¹¹: Sie zeigen, wie gleichartig Stadtwachstumsprozesse und die Verteilung der unterschiedlichen Siedlungsgrößen, zumindest auf der Makroebene der Stadtregion betrachtet, in großen Stadttagglomerationen auf der ganzen Welt ablaufen und wie ‚selbstähnlich‘ z. T. die Entwicklungen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen in der feinmaschigen Durchdringung von Bebauung und Freiraum erscheinen. Das geschieht nahezu unabhängig vom politischen, kulturellen und sozio-ökonomischen Hintergrund.

In Deutschland werden die international gemeinsamen Entwicklungen durch die besondere Form der kommunalen Selbstverwaltung und ihren Umgang mit Wanderungsbewegungen in spezifischer Weise geprägt: „Die Entwicklungen werden vorangetrieben von Zuwanderung und Segregation, das aber sind Verursachungskomplexe, denen gegenüber die Stadtplanung machtlos ist. Zugleich sind das die Problembereiche, die von den Einwohnern selbst durch ihre Entscheidungen unter gegebenen Bedingungen verursacht wurden und von deren Folgen sie am unmittelbarsten betroffen sind. Das würde bedeuten, daß die Problemdefinitionen der Stadtentwicklung sinnvollerweise nicht darauf angelegt werden sollten, diese Tendenzen zu negieren, sondern sie vielmehr als Bedingungen der Problementwicklung vorauszusetzen.“

„Den Entwicklungen liegt darüber hinaus der Sachverhalt zugrunde, daß die Kommunen je ihren eigenen Vorteil suchen müssen. In ihrer Konkurrenz ist die Neigung begründet, die Vorteile ihrer peripheren Lage gegenüber den Siedlungszentren auszunutzen und Wohn- und Gewerbegebiete auszuweisen, die den Prozeß der Siedlungserweiterung samt seinen Folgen nur vorantreiben können. Auch demgegenüber bleibt die Stadtentwicklungsplanung machtlos – zumindest solange sie sich als ‚kommunale Entwicklungs-

planung' begreift. Das wird sie nicht anders tun können, solange sich die Kommunen der *Agglomerationsgebiete* nicht zu *politischen Einheiten* (und nicht nur sektoralen Zweckverbänden) *zusammenschließen*. Dazu müßten sie aber ihre politische Existenz weitgehend aufgeben oder doch einschränken; das ist also nicht von ihnen zu erwarten.¹² Aber nicht nur aufgrund der kommunalen Planungshoheit, sondern auch wegen der öffentlichen Armut sind der gemeindeübergreifenden Planung enge Grenzen gesetzt, denn mit dem Schrumpfen der öffentlichen Mittel für öffentlich geförderten Wohnungsbau, Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen, verliert die Raumplanung auch noch eines ihrer letzten Instrumente einer wirkungsvollen, aktiven Beeinflussung der Raumentwicklung.

Zwischenstadt und Landschaft

Während auf der Makroebene der Zwischenstadt deutliche, wenn auch jeweils politisch und kulturell modifizierte internationale Vergleichbarkeiten zu beobachten sind, gibt es auf der Mikroebene der dreidimensionalen Bebauungsstrukturen kulturell und sozio-ökonomisch bedingte deutliche Unterschiede, die man zwischen die theoretischen Modelle aus den zwanziger und dreißiger Jahren einordnen kann: Zwischen der *Ville Radieuse* von Le Corbusier, bzw. der *Großstadtarchitektur* des frühen Hilberseimer einerseits und Wrights *Broadacre City* bzw. Hilberseimers spätere Diagramme für US-Städte andererseits. Die Korngröße und Dichte der Bebauungen der einzelnen Stadtfelder und der Grad ihrer mehr grob- oder mehr feinmaschigen Durchdringung mit Freiräumen und Landschaften bestimmen den jeweiligen Charakter der Zwischenstadt: Während die asiatischen Großstädte immer stärker zum Typ Hilberseimerscher 'Großstadtarchitektur' tendieren und die amerikanischen Großstädte sich polarisieren zwischen 'Großstadtarchitektur' und 'Broadacre City', bilden die deutschen Großstädte meistens Mischformen aus den Typen 'Ville Radieuse' und 'Broadacre City'. Die Zwischenstadt kann eine beliebige Vielfalt von Siedlungs- und Bebauungsformen entwickeln, solange sie insgesamt in ihrem Erschließungsnetz lesbar und vor allem wie ein 'Archipel' in das 'Meer' einer zusammenhängend erlebbaren Landschaft eingebettet bleibt: Die Landschaft muß zu dem eigentlichen Bindeelement der Zwischenstadt werden. An der Auffassung und Bewertung des Charakters dieser Art von Landschaft scheiden sich die Einstellungen zur Zwischenstadt: Wenn man den großen 'Landschaftsverbrauch' – der ja eher eine 'Landschaftstransformation' ist – als Argument gegen die Zwischenstadt nimmt,

muß man sich vor Augen halten, daß nicht nur im Typus der 'Gartenstadt', sondern genauso im Typus der kompakten Stadt der Freiraum immer als unverzichtbarer komplementärer Bestandteil jeglicher Art von Stadt zu betrachten ist, auch dort, wo sich sein Charakter von der existentiell erforderlichen Ernährungsbasis zur ökologischen Ausgleichsfläche und zum Erholungsraum gewandelt hat.

Selbst Städte mit sehr großer Einwohnerzahl, wie z. B. Shanghai oder Kalkutta, waren bis vor kurzem in ihrem Umfang dank sehr hoher Wohn- und Belegungsdichten immer noch so begrenzt, daß sie jeden Tag vom Lande aus mit Handkarren und Lastfahrrädern mit Frischwaren versorgt werden konnten. Die Stadtfläche von Mexico City (ca. 20 Millionen Einwohner) entspricht der von Berlin (3,5 Millionen Einwohner).¹³ Im 'Steinernen Berlin' des 19. Jahrhunderts lag in fast allen Stadtteilen die offene Landschaft mit den zu den kleinen Wohnungen gehörenden Kleingärten noch in Fuß- bzw. Radwegentfernung von den hochverdichteten Wohngebieten. In der die notwendigen Freiräume miteinbeziehenden Betrachtungsweise relativieren sich die augenscheinlich so außerordentlich unterschiedlichen Dichten verschiedener Städte und nähern sich, auf Gesamtstadtebene bzw. Stadtteilebene betrachtet, einander an: Selbst das für unsere Verhältnisse in den sechziger Jahren sehr dicht und hoch bebaute „Märkische Viertel“ in Berlin hat eine durchaus mäßige Gesamtdichte, wenn man die unbedingt dazugehörenden Frei- und Erholungsflächen einrechnet.

Entwicklungsoffenheit gegen Anpassungsfähigkeit und Schonung der Ressourcen?

Für die Zwischenstadt unserer 'reifen' Industriegesellschaften gelten besondere Bedingungen: nämlich einerseits geringe Aktivitätsdichten, andererseits große Zuordnungsfreiheiten. In der spät- und nachindustriellen Zwischenstadt sind dank der großen spezifischen Wohn- und Arbeitsplatzflächen pro Einwohner bzw. pro Arbeitsplatz die Belegungsdichten gering, die Baumasse ist im Verhältnis dazu groß: Rational und ökonomisch betrachtet, haben wir insgesamt schon zuviel Gebautes, das zudem nur für verhältnismäßig kurze Zeiten des Tages bzw. des Jahres genutzt wird. Hier stellt sich die Frage, ob wir uns auf Dauer die Belastungen aus Betrieb, Energieverbrauch, laufender Unterhaltung, Reparatur und Erneuerung leisten können und schon wegen dieser drückenden Überlast zu ökonomischeren Formen der Zwischenstadt kommen müssen. Die Zuordnungsmuster von Baumassen,

Funktionen und Freiräumen können ja im Prinzip in weiten Grenzen frei gewählt werden, weil sich mit dem Rückgang der standortgebundenen Schwerindustrie und der Zunahme der Dienstleistungen die Standortbindungen gelockert haben, dank fast überall vorhandener guter Straßen und anstehender Verkabelungen. So können sich Funktionen und Strukturen einerseits entwickeln aus den unterschiedlichen natürlichen und kulturellen ‚Begabungen‘ einer Region heraus, andererseits aus unterschiedlichen sozio-ökonomischen Bedingungen (Preise, Belastungen) und sozio-kulturellen Ansprüchen (Lebensstile, Kaufkraft). Letztere wandeln sich tiefgreifend:

Verringerte Arbeitszeiten mit mehrtägigen ‚Blöcken‘ arbeitsfreier Zeit in der Woche, verkürzte Lebensarbeitszeiten in Form von ‚Früruhestand‘ oder ‚Bildungsjahren‘ sowie die Verlagerung von Teilen der Arbeit in die Wohnung, relativieren die Reisezeiten zwischen Wohnen ‚in der Landschaft‘ und ‚Arbeit in der Stadt‘. Das wird eine weitere räumliche Trennung von Arbeitsstätten und Wohnstätten, von Ausnahmen bestimmter mittelständischer Dienstleister abgesehen, eher fördern als eine Nutzungsmischung:

Die skizzierten Entwicklungen tendieren insgesamt zu einer weiteren Ausweitung und Entmischung der Zwischenstadt. Dies könnte zur Folge haben, daß die daraus resultierenden Stadtstrukturen wegen ihres großen Transportaufwands und Ressourcenverbrauchs und wegen ihrer monofunktional einseitig festgelegten Nutzungen sich einem grundlegenden Strukturwandel nicht mehr anpassen können.

Die prinzipiell gewachsene Freiheit der Funktionszuordnungen in der Stadt würden – mit Unterstützung der Mikroelektronik – auch gemischte und verdichtete Stadtstrukturen erlauben, mit größerer Sefßhaftigkeit unter Ausnützung aller Möglichkeiten der Telematik, Transportvorgänge zu minimieren. Die Zwischenstadt würde die Entwicklung auch derartiger Stadtstrukturen ermöglichen, dies würde aber einen anderen Lebensstil voraussetzen. Die Frage bleibt offen, ob und wie es uns gelingen könnte, unsere Städte heute schon auf einen solchen, nicht unwahrscheinlichen Strukturwandel des drastisch verringerten Ressourcenverbrauchs vorzubereiten.

Aus welchen Gründen auch immer, um die Jahrtausendwende wird schon etwa die Hälfte der Weltbevölkerung überwiegend in Zwischenstädten wohnen. Diese Gebilde sind mit zum Teil 10 bis hin zu 30 Millionen Einwohnern häufig so groß, daß ihre Bewohner gar keine Chance haben, ihnen im Alltag zu entkommen. Deswegen müssen alle Lebensbedürfnisse, einschließlich der Produktion von Lebensmitteln in städtischer Gartenwirtschaft, innerhalb dieser Zwischenstädte gedeckt werden, die damit sowohl städtische als auch landschaftliche Aufgaben erfüllen müssen. Die Stadtfelder in der Zwischen-

stadt müssen ebenso allen ökologischen Erfordernissen einer stabilen Einfügung in den Naturhaushalt gewachsen sein, weil es außerhalb kaum noch ‚Ausgleichsräume‘ geben wird.

Das Schicksal der Zwischenstadt ist der Menschheit gemeinsam, kein Land hat auf diesem Gebiet einen ‚geborenen‘ Vorsprung, jede Kultur kann von der anderen lernen: Auf diesem Feld wird die Unterscheidung in Erste, Zweite und Dritte Welt immer schädlicher, und gerade wir Europäer müssen von der arroganten Rolle des Lehrenden herunter und uns in einen Dialog begeben, in dem wir bereit sind, von anderen Kulturen zu lernen.¹⁴ Dies gilt insbesondere unter jenen ökonomischen und ökologischen Knappheitsbedingungen, auf die sich auch Europa entweder ‚freiwillig‘ oder unter Katastrophen gezwungenermaßen einstellen müssen, sobald es mit dem ihm ‚zustehenden‘ Teil an den Weltressourcen auskommen muß: Die Globalisierung der Wirtschaft verwandelt die Welt in ein System kommunizierender Röhren, und mit dem Arbeitsplatz- und Kapitalexport ist gleichzeitig unvermeidlich ein Armutsimport verbunden, der uns zwingen wird, unsere Lebensgewohnheiten drastisch zu ändern. Schon in absehbarer Zukunft werden die Grenzen zwischen Arm und Reich nicht mehr zwischen Nord und Süd, sondern quer durch alle Städte der Welt verlaufen, und Europa wird keine Ausnahme sein.

Trotz der weltweiten Verbreitung der Zwischenstadt stehen ihr als eine Gestaltungsaufgabe bis jetzt noch alle Kulturen ziemlich ratlos und ohne Konzept gegenüber. Dies hat mehrere Gründe:

- Die Zwischenstadt hat weder in der Vorstellung ihrer Bewohner noch als Feld der Politik eine eigenständige Identität.
- Die Aufgabe ist mit herkömmlichen Mitteln des Städtebaus und der Architektur nicht mehr lösbar, es müßten neue Wege beschritten werden, die aber noch unklar sind.
- Nicht zuletzt verstellt uns die Faszination des Mythos der Alten Stadt den Blick auf die Realität der Peripherie.

Die Verstellung des Blicks durch den Mythos der Alten Stadt

Angesichts der beklagten gewaltigen Flächenausdehnung der Stadt und ihres gegenwärtig immer weiteren Ausgreifens wird in vielen Ansätzen propagiert, die traditionelle und dichtgepackte europäische Stadt mit ihrer Nutzungsmischung, ihrer Parzellenstruktur und ihren von Gebäudewänden gebildeten