

**Herausgegeben
von Ulrich Conrads**

**Beirat
für das Programm:
Gerd Albers
Hansmartin Bruckmann
Lucius Burckhardt
Gerhard Fehl
Rolf-Richard Grauhan
Herbert Hübner
Werner Kallmorgen
Frieder Naschhold
Julius Posener
Dieter Radicke
Mechthild Schumpp
Thomas Sieverts**

Michael Trieb

**Stadtgestaltung
Theorie und Praxis**

Bertelsmann Fachverlag

© 1974 Verlagsgruppe Bertelsmann GmbH
Bertelsmann Fachverlag, Düsseldorf
Umschlagentwurf von Helmut Lortz
unter Verwendung einer Zeichnung von
Jurek Katz und einer isometrischen Skizze von
Ernst May (Frankfurt 1923)
Gesamtherstellung: Mohndruck Reinhard Mohn OHG,
Gütersloh
Alle Rechte vorbehalten · Printed in Germany
ISBN 3-570-08643-7

Inhalt

Vorwort von Thomas Sieverts	9
Vorbemerkung	15
Einleitung	17

Erster Teil

Theorie der Stadtgestaltung	29
1. Stadtgestaltung als Arbeitsfeld	30
1.1 Geschichtliche Aspekte	30
1.2 Erkenntnis- und Handlungsfeld	33
1.3 Definition der Stadtgestaltung	42
2. Erkenntnistheoretische Grundlagen	45
2.1 Notwendigkeit einer Theorie	45
2.2 Stufen der Umwelterfahrung	48
2.3 Vorhandene und wirksame Umwelt	52
2.4 Interaktionsprozeß Mensch-Umwelt	55
2.5 Vorhandene, wirksame und erlebte Umwelt	60
3. Grundzüge der Theorie der Stadtgestaltung	66
3.1 Stadtgestalt, Stadterscheinung und Stadtbild	66
3.2 Ebene der Stadtgestalt	68
3.3 Ebene der Stadterscheinung	70
3.4 Ebene des Stadtbildes	72
3.5 Grundzüge der Theorie	74
4. Elemente des theoretischen Modells	77
4.1 Faktoren des Stadtbildes	78
4.2 Faktoren der Stadterscheinung	82
4.3 Faktoren der Stadtgestalt	86
5. Theoretisches Modell der Stadtgestaltung	90
5.1 Wechselbeziehungen der Faktoren	90
5.2 Zuordnung anderer Wissenschaften	91
5.3 Ableitung des stadtgestalterischen Planungsprozesses	93

Zweiter Teil

Praxis der Stadtgestaltung 97

- 1. Stadtgestaltung und Stadtentwicklung 98**
 - 1.1 Element der Stadtentwicklung 98
 - 1.2 Aufgaben in der Stadtentwicklungsplanung 103
- 2. Planung auf der Stadtbildebene 110**
 - 2.1 Aspekte des Stadtimages 112
 - 2.2 Ziele der Stadtgestaltung 118
 - 2.3 Konzept des Stadtbildes 130
- 3. Planung auf der Stadterscheinungsebene 140**
 - 3.1 Elemente der Sequenzplanung 140
 - 3.2 Sequenzplanung 147
- 4. Planung auf der Stadtgestaltebene 149**
 - 4.1 Höhen- und Baumassenkonzept 159
 - 4.2 Negativraumstruktur 163
 - 4.3 Fassadenfolgen 169
 - 4.4 Repertoire der Stadtgestaltung 182
- 5. Planungsprozeß der Stadtgestaltung 194**
 - 5.1 Elemente des Planungsprozesses 194
 - 5.2 Modell der Planungsprozesse 199
 - 5.3 Planungsprozeß in der Stadterneuerung 203
 - 5.4 Arbeitsfelder der Stadtgestaltung 208
- 6. Methoden der Stadtgestaltung 212**
 - 6.1 Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung 212
 - 6.2 Sequenzsimulation und Notierungsverfahren 215
 - 6.3 Stadtgestalterische Realisierungsmaßnahmen 220

Anhang 227

Literaturverzeichnis 233

Bildnachweis 244

Dem Freund und Lehrer Antero Markelin gewidmet

Vorwort

Vor fast zehn Jahren haben wir in einem Seminar an der Technischen Universität Berlin aus Begeisterung für die konzeptionell neue Sichtweise von Stadt, die Kevin Lynch in seinem Buch »The Image of the City« entwickelt hatte, diesen Betrachtungsansatz auf die Untersuchung eines Stücks des Berliner Stadtteils Wedding übertragen. Seit dieser Zeit hat sich auch in der Bundesrepublik das Gebiet der Analyse der Stadtgestalt, ihrer Wirkung auf den Bewohner und der planvollen Beeinflussbarkeit dieser Wirkung in die Breite entwickelt, die Literatur ist kaum noch ohne weiteres zu übersehen, und das Gebiet beginnt sich allmählich als eigenes Arbeitsfeld auch in der Planungspraxis durchzusetzen.

Deshalb erscheint dieses Buch zu einem Zeitpunkt, in dem es mit einem besonderen Interesse rechnen kann. Mit ihm wird der Versuch gemacht, eine Zwischenbilanz aus Arbeiten in vielen Ländern zu ziehen und eine systematische Ordnung in die vielfältigen Gedankenansätze zu bringen, indem diese zurückgeführt werden auf einige psychologische Gesetze und Grundbegriffe. Fast noch wesentlicher aber sind die Vorschläge für die Anwendung der Erkenntnisse in der Planungspraxis, die hier skizziert werden. Das Studium dieses Buches ist nicht immer ganz einfach, manches wird sich vielleicht noch in einem weiteren Abklärungsprozeß begrifflich einfacher fassen lassen. Ich möchte versuchen dazu beizutragen, eine Verständnisbrücke vom derzeitigen Zustand der Stadtgestalt und von der gegenwärtigen Lage der Stadtentwicklung, wie ich sie sehe, zu den Aussagen dieses Buches zu schlagen, indem ich insbesondere die gesellschaftlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten zu skizzieren versuche, innerhalb derer Stadtgestaltung heute steht und konkretisiert werden muß.

Wir stehen gegenwärtig in den »alten« Industrieländern Europas am Beginn einer neuen Phase der Stadtentwicklung, die gekennzeichnet ist durch stagnierendes Bevölkerungswachstum und abgeschwächtes Stadtwachstum. Die wesentliche vor uns liegende Aufgabe des Städtebaus wird das »Inordnungbringen« der vorhandenen Stadtsubstanz sein unter Ausnutzung der Verschiebungen in der Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur. Das bedeutet kontinuierlichen Stadtbau und fortwährende Stadterneuerung. Hierin liegt eine Chance, unsere in vieler Hinsicht so unbefriedigenden Städte langfristig auch gestalterisch wieder zu ordnen, sie erlebnisreicher zu machen und sie zu humanisieren. Hierzu mangelt es bisher nicht nur an gesetzlichen, ökonomischen und organisatorischen Mitteln, sondern ganz besonders auch an konzeptionellen Vorstellungen, ohne die die besten Gesetze und ökonomischen Möglichkeiten nichts nützen.

Der Nachkriegsaufbau zeigt einen Verlust an Stadtgestalt, wie wir ihn in der Geschichte der Stadt noch nicht erlebt haben. Die Stadtgestalt hat sich in der Stadtregion aufgelöst, die Stadterweiterungen zeigen einen schwer erklärbaren Mangel

an räumlicher Qualität, die auch durch gelungene Einzelbauwerke kaum verbessert werden kann; die Erneuerung der Stadtkerne ist nur selten gestalterisch befriedigend gelungen.

Der Rückgriff auf historische Vorbilder ist nur noch in mittelbarer, übersetzter Form möglich.

Wir müssen uns einerseits mit dem vielfältigen historischen Erbe im Sinne einer lebendigen Stadtbildpflege auseinandersetzen, andererseits unsere eigenen Zusätze, Umbauten und Erweiterungen nach unseren gesellschaftlichen Bedingungen formen, um den dialektischen Prozeß des ständigen Gestaltwandels der Stadt lebendig zu halten.

Die gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen heute Stadtgestalt entsteht und erlebt wird, sind völlig andere, ohne historische Vorbilder. Die aufgelöste Stadtgestalt ist nur noch vom Flugzeug aus großer Höhe erfassbar, sonst nur noch entweder in kleinen Abschnitten oder in den Querschnitten der Verkehrsbänder erlebbar. Diese Verkehrswege, der parzellierte Bodenmarkt und grob gerasterte Nutzungsbestimmungen sind die wesentlichen Bestimmungsfaktoren, die die Stadtgestalt heute formen, im Zusammenwirken mit der Anonymität von Kapitalgesellschaften und öffentlicher Hand, die die wesentlichen Bauherren stellen.

Die Ergebnisse dieser Kombination sind unbefriedigend. Nicht nur im großen, auch im stadtgestalterischen Detail löst sich die Stadtgestalt auf: Die Topographie wird zunehmend überspielt von den technischen Verkehrsbauwerken, diese haben keinen gestalterisch-räumlichen Zusammenhang mehr mit den durch sie erschlossenen Gebäudekomplexen, die Straßen haben sich nach ingenieurtechnischen Gesetzmäßigkeiten selbständig gemacht. Die Gebäude geraten dadurch in räumliche Isolierung, architektonische Mittel allein sind im allgemeinen zu schwach, die Bedeutung im einzelnen und im Stadtganzen sinnfällig zu machen.

Allmählich beginnen wir wieder, die Bedeutung der Stadtgestalt zu begreifen. Nach der quantitativen Befriedigung von elementaren Bedürfnissen der Nahrung und Kleidung, der Wohnung und der Arbeit gewinnt die Qualität dieser Basisfunktionen und der räumliche Rahmen des Alltags an Bedeutung, sie werden zunehmend nicht mehr allein instrumental-funktional zur Verbesserung des materiellen Lebensstandards betrachtet, sondern als Teil der Lebensqualität selbst begriffen. Der Grad ihrer Verknüpfung und ihrer Qualität wird in der täglichen Umwelt erfahren und symbolisiert sich auch in der Stadtgestalt. Der Bedeutungscharakter steht gleichwertig neben dem funktional-instrumentalen Charakter der Umwelt.

Sinnliche Erfahrung hat etwas mit Sinn-Erfahrung zu tun, persönliche Verantwortung für die Stadt, in der man lebt, wächst nur bei Identifikation mit ihr oder – einfach ausgedrückt – indem man seine Stadt liebt, und zu jeder Liebe gehört »Sinnlichkeit«.

Der Ganzheitscharakter der Stadt kann aber heute nur noch über die Erfahrung von Teilbereichen und über deren Verbindung durch Verkehrswege vermittelt werden. Dabei stehen wir vor einem Dilemma: Die einzelnen Elemente der Stadt sind zwar wie niemals zuvor voneinander abhängig – ohne »Infrastruktur« wäre

die Stadt auch nicht einen Tag lang lebensfähig –, denn Stadt ist als Wirkungsgefüge keine Addition von Einzelparzellen, sondern ein höchst produktives und verflochtenes kollektives Instrument. Wir können aber diesen Wirkungszusammenhang nicht mehr sinnfällig anschaulich machen.

Das einzelne Gebäude ist nur noch selten, für sich allein betrachtet, von allgemeiner Bedeutung, das »Einzelmonument« ist die Ausnahme – oder sollte sie zumindest sein. Denn das einzelne Gebäude ist nur funktionsfähig und erhält seinen Sinnzusammenhang aus seiner Stellung im Stadtganzen. Und gerade dieses Ausdrucksziel kann so selten erreicht werden: Funktion und Bauweise der üblichen und typischen Bauaufgaben machen es den Architekten schwer, einzigartige und unverwechselbare Architektur zu schaffen: Die Lochfassade im Großtafelwohnungsbau ist nur in engen Grenzen variierbar, die Rasterfassade des Bürohauses ebenfalls, anstelle des architektonischen Ausdrucksmittels der Gestalt treten Lichtreklame, Schilder, grafische Zeichen.

In dieser Situation gewinnt der »Außenraum« im weitesten Sinne an unersetzlicher Bedeutung: Topographische Merkmale, auch ganz bescheidener Art, wie Bäume, Hügel, Wasser, markieren eine Situation als unverwechselbar. Die Straßen verschiedener Art bilden eine neue, künstliche Topographie, die als Stadtgestaltungsprobleme allerersten Ranges zu sehen sind. Nur durch das Netz von Topographie und Verkehrswegen können Situationen geschaffen werden, in der die Bauten und ihre Zusammenfügung Außenräume bilden können, die in ihrer Ordnung den Gesamtzusammenhang der Stadt sinnfällig machen. Nicht mehr die architektonische Qualität der Bauten selbst, sondern die Ordnung der Freiräume ist in erster Linie entscheidend für die Stadtgestalt. Erst die zusammenhängende Ordnung der Freiräume weist dem Bauwerk seinen Standort an, aus dem heraus es seine spezifische architektonische Qualität entwickeln kann. Die Ausformung der öffentlich zugänglichen Freiräume als eine Folge von Raumerlebnissen ist die zentrale Aufgabe der Stadtgestaltung.

Der strukturelle Zusammenhang der Freiflächen und Standorte ist eine Aufgabe der Stadtplanung, ihre Gestaltung eine Aufgabe des Städtebaus im weiteren Sinne, also unter Einschluß der Landschaftsgestaltung. Stadtplanung und Städtebau liefern die »Vorlagen« – um im Fußballjargon zu sprechen –, die von Architekt und Bauherr in Architektur »verwandelt« werden müssen. Stadtplaner, Städtebauer und Architekt müssen deshalb wieder enger zusammenrücken.

Eine Reihe von Ursachen für den im ganzen unbefriedigenden Zustand der Stadtgestalt liegt im gestörten Verhältnis zwischen öffentlicher Hand, Bauherr und Architekt. Wenn wir in Zukunft das skizzierte Dilemma zwischen dem funktionellen Charakter der Stadt und ihrer Gestalt schrittweise auflösen wollen, müssen wir die »Produktionsbedingungen« analysieren, unter denen die vielen beteiligten Partner heute arbeiten.

Der Architekt heute ist nach seiner Tätigkeit und in seinem Selbstverständnis ein Produkt der bürgerlichen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts, in der er sich neben anderen »freien Berufen« als Berater des bürgerlichen Bauherrn herausgebildet hat. Noch die berühmte BDA-Rede von Hans Poelzig im Jahre 1930 beschreibt das

persönliche Verhältnis zwischen Bauherrn und Architekt als eine der wesentlichen Voraussetzungen für gelungene Architektur. Ein Blick auf die Bautafeln der Baustellen zeigt einen tiefgreifenden Wandel in diesem Verhältnis: Anstelle des persönlichen, selbstverantwortlichen Bauherrn ist gerade bei den für die Allgemeinheit wesentlichen Bauten der »Funktionär« getreten, der im Auftrag einer »juristischen Person« handelt, einer Firma, einer Stiftung, einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, einer Verwaltung. Kennzeichen des Funktionärs ist seine Abhängigkeit, Weisungsgebundenheit und prinzipielle Austauschbarkeit. Bei großen, komplexen Aufgaben ist er sogar nur noch für Teile zuständig, für das Ganze gibt es keinen Verantwortlichen mehr. Dies ist eine reine Tatsachenfeststellung, ohne polemische Nebenabsicht.

Aber nicht nur auf der Seite des Bauherrn, auch auf der des Architekten ist ein vergleichbarer Wandel zu erkennen: Die bis in das Detail hinein persönlich von einem Architekten geprägten Bauwerke sind eine Minderheit, die zudem selten die großen Gemeinschaftsaufgaben umfassen. Auch die gestalterische Verantwortung ist im Zuge der Arbeitsteilung bei den eigentlich zeittypischen Bau-Aufgaben aufgesplittert bis zur nahezu völligen Anonymität. Hier liegt sicherlich eine wesentliche Ursache für das so typische gestalterische »Mittelmaß«, das nicht zur Schönheit, auch nicht zur Häßlichkeit, sondern vielmehr zur risikolosen Langeweile führt. Denn immer noch gilt und wird wohl immer gelten: Gestalterische Qualität setzt Kreativität voraus, und diese wiederum wird genährt von viel »Herzblut«, persönlicher Verantwortung, Unbequemsein, Mut und Dialog von Person zu Person (nicht von juristischer zu juristischer Person). In diesem Tatbestand haben wir wahrscheinlich ein Kernproblem der Stadtgestaltung vor uns. Ein Zurück zum allgewaltigen fürstlichen Bauherrn und zum »Meisterarchitekten« gibt es nicht, im Gegenteil, die Arbeitsteilung wird noch weiter fortschreiten, die Zahl der beteiligten Partner weiter wachsen. Wie ist unter derartigen Produktionsbedingungen überhaupt Kreativität zu fördern und zu verwirklichen?

Die Erfahrungen mit der Arbeit in der Gruppe – in Gruppen der verschiedensten Art – sind ebenso vielfältig wie zwiespältig. Die Gruppe – sei es ein großes, interdisziplinäres Büro, eine Behörde, eine Firma der Wirtschaft – ist verantwortlich für die Kontinuität und das Entscheidungsmilieu, das Klima, in dem kreative Leistungen entstehen, wachsen und realisiert werden können. Ohne diese Kontinuität und ohne dieses Klima wäre Kreativität zum Verdorren verurteilt, wie andererseits die Gruppe ohne den unbequemen, kreativen Nonkonformisten gestalterisch nur Unbedeutendes produziert. Das muß zu erheblichen Spannungen führen zwischen den »Machern« am Reißbrett und in der Baugrube und den verantwortlichen »Committee-men«, die den Überblick behalten müssen. Diese um der Sache willen notwendigen Spannungen führen meist zu unfruchtbarer bürokratischer Reglementierung, nicht zum fruchtbaren Austragen dieser Spannungen. Die Voraussetzungen kreativer gesellschaftlicher Arbeit in einer so hochgradig arbeitsteiligen Gesellschaft wie der unseren ist noch nicht genügend durchschaut.

Die Problematik kreativer Gestaltung des öffentlichen Raumgefüges wird sich in Zukunft noch verschärfen durch zunehmende und gezieltere Bürgerkritik, die

vielfach auch nur bestimmte Teilinteressen vertritt, und durch das Verlangen nach Mit- und Selbstgestaltung. Die Kompliziertheit der Planungsverfahren ist heute schon so groß, daß bürokratische Schematisierung kaum noch zu vermeiden ist. Diese Schematisierung kann nur über ein Durchdenken der verschiedenen Planungsebenen und der durch sie gegebenen Planungsinhalte und Planungsgrenzen vermieden werden. Dabei geht es um ein Durchdenken des vernünftigen und legitimen Geltungsbereichs von Planung auf den verschiedenen Ebenen und um das Abstecken der die Planung komplementär ergänzenden Bereiche, die der inneren Selbstentfaltung überlassen bleiben sollten. Das bedeutet, daß man sich auf den verschiedenen Planungsebenen in der konkreten Gestaltung auf die Sachverhalte beschränkt, die jeweils den notwendigen kollektiven Rahmen setzen als Voraussetzung für nachgeordnete Ebenen. Diese kollektiven Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel das Hauptstraßennetz, das Hauptfußwegenetz und die öffentlichen Einrichtungen, sollten dann aber in ihrer übergeordneten Bedeutung auch in ihrem gestalterischen Zusammenhang kräftig zum Ausdruck gebracht werden. Innerhalb eines solchen dominanten Gestaltrahmens können dann individuelle Gestaltungsansätze nach festgelegten »Spielregeln« entwickelt werden und wachsen.

Das lebendige Wechselspiel zwischen kollektiver Struktur und individuellem Ausdruck, zwischen Planung und Spielraum muß in der Organisation der Planung seinen Niederschlag finden, in neuen Formen der Zusammenarbeit, die die Einheit in der Vielfalt und die Vielfalt in der Einzeit gedeihen lassen. Zu diesem Zweck müssen auch neue, anschauliche Darstellungs- und Verständigungsmittel entwickelt werden, die den Dialog zwischen den verschiedenen Planungsebenen ermöglichen, in dem Gestaltungsalternativen anschaulich gemacht und damit diskutiert werden können.

Im Zuge der Entwicklung zu weiterer Arbeitsteilung werden sich die Tätigkeiten und das Selbstverständnis von öffentlicher Hand, Bauherren und Architekten weiter wandeln müssen. Der Weg wird vom »funktionalistischen Bauen« zum »konditionierenden Bauen« gehen, zur Kontinuität des Umbauens und Erneuerns, zum Wechselspiel zwischen Raumnutzung und Raumform. Der Begriff der architektonischen Qualität im engeren Sinne als formale Gestaltqualität verliert dadurch nicht an Bedeutung, er wird weiter gefaßt werden, eingebunden in einen Qualitätsbegriff, der den Entstehungs- und Nutzungsprozeß mitumfaßt, der Stadt lebendig macht.

Stadtgestalt als öffentliche Aufgabe besteht in der Gestaltung des öffentlichen Raums und in der Setzung von Spielregeln für die einzelnen Akteure, die den Rahmen des öffentlichen Raums ausfüllen, seien es einzelne oder Gruppen, Benutzer oder Investoren, Bewohner oder Besucher. Dieses »Ausfüllen« des kollektiv gesetzten Rahmens im Sinne einer guten Konvention oder auch im Sinne des Experiments, des »Außer-Gewöhnlichen« bedarf der starken gestalterischen Einbindung in den öffentlichen Raum, wenn der gesellschaftliche Charakter von Stadt wieder sichtbar werden soll.

Stadtgestaltungspolitik muß als ein Kernstück der Kulturpolitik aufgefaßt werden,

einer Kulturpolitik zur Herstellung und Sicherung der Stadt als Kulturlandschaft und als kulturelles Instrument der Kommunikation.
Für die Konzeption einer solchen Stadtgestaltungspolitik vermittelt das Buch gedankliche Grundlagen und praktische Anregungen, die hoffentlich auf einen fruchtbaren Boden fallen werden.

Thomas Sieverts
April 1974

Vorbemerkung

Stadtgestaltung ist bewußte Arbeit an der psychischen Qualität unserer Städte. Sie war lange Zeit ein vernachlässigtes Arbeitsfeld der Stadtplanung, das erst durch die zunehmende Kritik an der urbanen Umwelt wieder an Bedeutung gewann. Jetzt zeichnet sich ab, daß das wachsende Umweltbewußtsein der Öffentlichkeit Stadtgestaltung zu einer gesellschaftspolitischen Aufgabe werden läßt. Diese wird sie aber nur dann erfüllen können, wenn ihre Ziele, Mittel und Methoden so weit entwickelt sind, daß sie die nachvollziehbare Grundlage aller Entscheidungen bilden können, die die Stadtqualität beeinflussen. So beruht die vorliegende Veröffentlichung auf der Überzeugung, daß die Qualität der urbanen Umwelt kein Zufallsprodukt sein darf, sondern das Ergebnis bewußten Handelns werden muß, das praktische Aufgaben auf der Grundlage theoretischer Erkenntnisse zu lösen versucht. Angesichts des komplexen Erkenntnis- und Handlungsfeldes der Stadtgestaltung kann sie aber nicht mehr als ein Versuch sein, einen Beitrag für die sinnvolle Einbindung stadtgestalterischer Aspekte in den Prozeß der Stadtentwicklung zu leisten.

Wesentliche Impulse während meiner langjährigen Beschäftigung mit dem Gebiet der Stadtgestaltung verdanke ich der intensiven und kritischen Beteiligung der Studenten an den Seminaren zur Stadtgestaltung an der Universität Stuttgart. Dabei belebte Professor Dr. Max Bense aus der Sicht der Wissenschaftstheorie einerseits, der Informationsästhetik andererseits mit temperamentvollen Verknüpfungen von Erkenntnissen verschiedener Wissenschaftszweige meine Auseinandersetzung mit diesem Problemkreis – ohne daß er in irgendeiner Weise mit dem Ergebnis identifiziert werden dürfte. In ihrem interdisziplinären Ansatz würde diese Arbeit entscheidende Mängel enthalten, wenn nicht Prof. Dr. Joachim Franke die hier entwickelten Grundgedanken mit ständig kritischem Interesse verfolgt hätte. Ohne diese Unterstützung aus sozialpsychologischer Sicht wäre der theoretische Ansatz teilweise vielleicht Spekulation geblieben.

Für die intensive Bemühung um die zeichnerischen Darstellungen einzelner Aspekte des Themas danke ich an dieser Stelle Frau Maria Elaine Kohlsdorf sowie den Herren Jurek Katz und Wittig Belser. Frau Ruth Schauler war die treibende Kraft während der Realisierung dieser Veröffentlichung; so bin ich ihr für weit mehr als die technische Bearbeitung der verschiedenen Manuskriptfassungen zu tiefem Dank verpflichtet. Die vielfältige Unterstützung und ständige Förderung durch den Architekten und Stadtplaner Prof. A. Markelin hat meine Arbeit auf diesem Gebiet überhaupt erst möglich gemacht. Er war es, der meine skizzenhaften Vorstellungen zu einem Zeitpunkt aufgriff, an dem der ganze Problemkreis

noch vielen suspekt erschien. Während mehrerer Jahre verfolgte er jede Phase ihres Entstehens und gab besonders in kritischen Momenten immer wieder neue Anstöße. So ist ihm dieses Buch gewidmet – ohne daß das mehr als die Andeutung eines Dankes sein kann.

Stuttgart, im Juni 1974

Michael Trieb

Einleitung

Stadtplanung erreicht heute nur selten den geistigen Rang, der etwa einer Weltmeisterschaft im Schachspiel zuzumessen ist. Denn: Wann wird wirklich jede einzelne städtebauliche Entscheidung von allen denkbaren Seiten auf ihre direkten und indirekten Wirkungen überprüft? Der Vergleich zwischen einem guten Schachspiel und dem üblichen städtebaulichen Entscheidungsprozeß fällt meist sehr ungünstig für den letzteren aus. Das aber ist bedauerlich, da die Konsequenz einer falschen Maßnahme in der Stadtplanung ungleich schwerwiegender als die eines falschen Zuges auf dem Schachbrett ist – sie bestimmt den Alltag vieler, manchmal für Generationen. Weiß also derjenige, der, an welcher Stelle auch immer, für städtebauliche Entscheidungen mit verantwortlich ist, oft gar nicht, was er tut? Es scheint so; schlimmer noch, oft kann er es gar nicht wissen! Passanten, die im Großstadtverkehr stecken, sich durch ein Automeer winden, sind das Opfer städtebaulicher Entscheidungen, die das Verkehrsproblem lösen sollten, deren Nebenwirkungen man aber unterschätzte oder übersah. Rentner, die am Ende ihres Lebens aus ihrer altvertrauten Wohnumgebung vertrieben wurden und sich in funktionsgerechten, aber sterilen neuen Siedlungen wiederfinden, aller emotionalen Bindungen an ihre alte Umgebung beraubt, symbolisieren unbeabsichtigt die Folgen städtebaulicher Entscheidungen, die die Wohnungsnot beheben sollten. Was symptomatisch für die Entscheidungsprozesse in allen Gebieten unseres Lebens heute ist, gilt auch für die Stadtplanung: daß Entscheidungen, die zur Lösung einzelner Probleme dieser Gesellschaft beitragen sollen, ohne Berücksichtigung anderer Faktoren, unmittelbarer Nebenwirkungen und langfristiger Folgen gefällt werden. Die Folge: Durch die Lösung alter Probleme werden oft neue geschaffen. Die Steigerung der Industrieproduktion führt zur Umweltverschmutzung, die Erhöhung der Agrarproduktion führt zu Lebensmittelvergiftungen, der Versuch, die Verkehrsprobleme städtebaulich zu bewältigen, oft zu unmenschlichen Städten. Die Ursache ist nicht nur Kurzsichtigkeit, Nachlässigkeit oder böser Wille. In vielen Fällen fehlen auch die Kenntnisse über die Wirkung solcher Entscheidungen, bei denen, die sie treffen ebenso wie bei den Betroffenen selbst.

Dekoration, Renditefaktor oder Politikum?

So wurde auch in der Stadtplanung lange der Aspekt der psychischen Wirkungen der gebauten Umwelt auf die Stadtbewohner vernachlässigt. Das Ergebnis aber treibt heute die Menschen auf die Barrikaden, und immer geht es dabei auch um Fragen der Stadtgestaltung!

Aber – was ist Stadtgestaltung? Während sich die Haupteinkaufsstraßen von Hamburg bis Stuttgart mehr und mehr gleichen, während die Freizeitzentren von

der Ostsee bis zum Schwarzen Meer austauschbar scheinen und zwischen Flensburg und Passau der Verlust städtischer Identität beklagt wird, wird Stadtgestaltung zum Prediger der Menschlichkeit im Sinne urbaner Individualität. Wenn sich der französische Staatspräsident mit der Frage beschäftigen muß, ob der Arc de Triomphe sich für die Passanten auf den Champs Elysées weiter von dem Hintergrund des sich stets verändernden Pariser Himmels abheben soll oder vor der im Entstehen begriffenen neuen Stadtsilhouette der City-Erweiterung an der Défense, dann wird Stadtgestaltung zum Politikum. Wo, wie bei den gegenwärtigen Vorschlägen zur Erneuerung des Picadilly-Circus in London, an einem Ort nationaler Bedeutung gerüttelt wird und die Bevölkerung Londons auf die Barrikaden geht, weil hier Werbung zum Augenschmaus, Dekoration zum Lebensbestandteil wurde, da wird Stadtgestaltung zum Anliegen einer ganzen Weltstadt. Wenn die gleichen Städte, die täglich mehr ihr eigenes Gesicht verlieren, zunehmend Anstrengungen machen, ihr Image, das aber heißt: ihren Ruf, ihre Attraktivität im Bewußtsein der eigenen Bewohner wie der Fremden zu verbessern, dann ist Stadtgestaltung oft nichts anderes als ein Renditefaktor. Wo Städte auf der Suche nach dem Besonderen in ihrem Image sind, wenn Hannover durch »Straßenkunst«, München durch »heitere Spiele« und Stuttgart als »Partner der Welt« charakterisiert sein will, da geht es um konkrete wirtschaftliche Fragen. Und wenn, wie am Bodensee, das Wettrennen der Gemeinden um das beste Stück vom Kuchen des Massentourismus Gefahr läuft, das Bodenseeufer zu einem anonymen Betonverhau werden zu lassen und das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg diese Entwicklung durch einen stadtgestalterisch begründeten Hochhaus-erlaß zu verhindern sucht, dann wird Stadtgestaltung zum Gegenstand von Ministerialerlassen.

Advokat der Bürgerseele

Stadtgestaltung als Politikum, als Renditefaktor, als Ministerialerlaß, als Bürgerbegehren, als Bannerträger urbaner Menschlichkeit? Sicher – das sind Facetten der Stadtgestaltung heute. Denn Stadtgestaltung im hier verstandenen Sinne, als ein Teil der Stadtplanung, der lange vernachlässigt wurde, steht vor solchen und anderen Problemen. Oft ohne Maßstäbe, die an sie gelegt werden könnten, ohne Kriterien, die unserer Zeit entsprechen würden, ohne Werte und Wertwichtigungen, die unsere Gesellschaft repräsentieren könnten. Diese Werte in einer gesellschaftspolitischen Diskussion herauszukristallisieren und ihnen, soweit es mit städtebaulichen Mitteln möglich ist, in der Stadtplanung Rechnung zu tragen, ist die eigentliche Aufgabe der Stadtgestaltung. So verstanden ist Stadtgestaltung weit mehr als etwa nur urbane Bühnenkunst, städtebauliche Dekoration oder Umweltkosmetik. Für sie sind Emotionen ebenso wichtig wie Vernunftgründe, als Spiegel psychischer Reaktionen, denen die Stadtplanung genauso Rechnung tragen muß wie etwa wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Gesichtspunkten. Stadtgestaltung in diesem Sinne betrachtet den öffentlichen Raum, die Straßen, Plätze und andere Freiräume, als einen Erlebnisraum, der nicht nur physische, sondern auch psychi-



1 Erlebniswirksamkeit geplanter Monotonie

sche Bedürfnisse erfüllen muß. Damit ist ihr Arbeitsfeld nicht nur die äußere Erscheinung – woran der Begriff Stadtgestaltung zunächst denken läßt –, sondern auch die Nutzung und die Bedeutung unserer täglichen Umgebung. Denn: was im Bewußtsein der Städter zählt, wie wohl sie sich auf dem Weg zur Arbeit, beim Spaziergang oder beim Einkauf fühlen – das aber hängt davon ab, was sie erleben. Die Faktoren, die dieses Erlebnis bestimmen, reichen von der Art der Nutzung über die Erscheinung bis zu ihrer Bedeutung – anders ausgedrückt: von den Wohnungen in einem Gebiet über die Fassaden, hinter denen sie liegen, bis zu dem Ruf, den sie genießen.

Die tägliche Umgebung

Städtische Umwelt ist nichts anderes als die tägliche Umgebung jedes Städters, die dieser bewußt und unbewußt auf jedem Weg, auf jeder Fahrt erlebt. Diese städtische Umwelt, der öffentliche Raum, ist die Alltagswelt der Stadtbevölkerung, die allen gemeinsam ist. Ihre wesentlichsten Elemente sind Erlebnisräume, deren Attribute nicht nur physischen, sondern auch psychischen Bedürfnissen genügen müssen, die sich in der Bewertung des Stadtimages oft am deutlichsten äußern können. Mit der zunehmenden Befriedigung der Primärbedürfnisse wie Wohnungskomfort oder Lebensstandard gewinnt die Qualität der urbanen Umwelt immer größere Bedeutung im Bewußtsein der Städte. So beginnen auch nicht von ungefähr die Nachrichtenmedien in den letzten Jahren, sich der Stadtgestalt, der Wirkung der städtebaulichen Umwelt auf die Menschen mehr und mehr anzunehmen. Hier artikuliert sich ein allgemeines Unbehagen an der ästhetischen Verarmung unserer Städte, dem eine Mangelercheinung psychischer und intellektueller Art zugrunde liegt.



2 Bewußte Vielfalt oder Umweltkosmetik?

Vernachlässigung elementarer Lebensbedürfnisse

Um was geht es? Um die Vernachlässigung derjenigen psychischen Bedürfnisse des Menschen, die nur durch seine urbane Umwelt befriedigt werden können – die heute aber oft nur Unerfreuliches bietet. Da aber die psychischen Komponenten unserer Umweltwahrnehmung unablässiger Bestandteil der für unsere Handlungen wirksamen Umwelt sind, beeinflussen diese psychischen Mangelerscheinungen unsere Aktionen und Reaktionen mehr, als es uns bewußt ist. So deutet das Unbehagen am heutigen Städtebau immer mehr auf Lebensbedürfnisse des Menschen hin, die vorhanden sind, aber nicht befriedigt werden. Der Mangel an möglichen emotionalen Beziehungen zur urbanen Umwelt als Basis persönlicher Ortsbezogenheit gehört ebenso dazu wie die Erlebniswirksamkeit geplanter Monotonie, mangelnder Orientierungsmöglichkeiten in Neubaugebieten und die generelle Unwirtlichkeit des öffentlichen Raumes unserer Städte.¹ Städtebauliche Mängel dieser und ähnlicher Art umschreiben ein unbewältigtes Aufgabenfeld der Stadtplanung, dessen im eigentlichen Sinne gesellschaftspolitische Bedeutung noch kaum erkannt ist. In der städtebaulichen Planungspraxis wird man dann, oft unbewußt mangels begründeter Kenntnisse, oft ohnmächtig mangels politischer Durchsetzungskraft, Mitschuldiger oder Zeuge neuer Irrtümer.

Die verlorene Realität

Stadtplanung war bisher weitgehend von der politischen Wichtung wirtschaftlicher, rechtlicher, technischer und verkehrstechnischer sowie im besten Falle sozialer Faktoren geprägt; psychische Faktoren, etwa die sozial relevante Ästhetik, standen an letzter Stelle – wenn überhaupt. Darüber hinaus führte die Komplexität stadtplanerischer Aufgaben dazu, daß mit einem abstrakten Zeichensymbolsystem die Zukunft nicht nur einzelner Stadtviertel, sondern auch ganzer Städte geplant und in Stadtentwicklungsplänen, Flächennutzungsplänen, Strukturplänen und Bebauungsplänen fixiert werden muß; dabei aber gerät nur zu oft die Realität in Vergessenheit, für die diese Zeichensymbole stehen.² Freilich für eine komplizierte Realität: Wo in einem Stadtplan ein Kreuzsymbol sich findet, befinden sich vielleicht in Wirklichkeit eine viergeschossig bebaute Straßenkreuzung, eine Straßenbahnhaltestelle, eine Litfaßsäule, ein Zeitungskiosk, drei Bäume und ein sich sonnender Hund zwischen einigen Passanten. Und in der Realität hofft hier zur gleichen Zeit ein junges Mädchen, stirbt ein Verkehrsteilnehmer, friert eine

1 Alexander Mitscherlich und seinen Schülern Heide Berndt, Alfred Lorenzer und Klaus Horn kommt das Verdienst zu, im Sinne Victor Hugos »J'accuse!« dieses Unbehagen an dem gegenwärtigen Städtebau nachvollziehbar gemacht und mit großer Resonanz in der Öffentlichkeit artikuliert zu haben. A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, Frankfurt a. M. 1965; H. Berndt, A. Lorenzer, K. Horn, *Architektur als Ideologie*, Frankfurt a. M. 1968.

2 T. Sieverts, *Stadtgestalt, Wissenschaft und Politik*, in: *Mitteilungen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung*, H. 12, 1972.

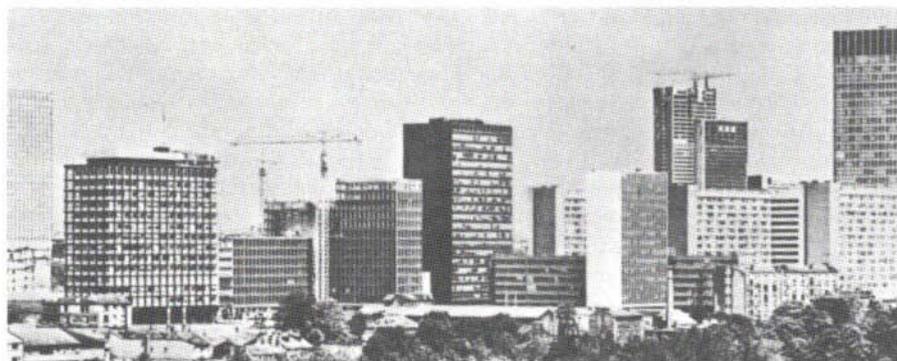
alte Frau, gibt ein Arzt eine Injektion, macht jemand ein gutes Geschäft, wird ein Kind geboren, brütet ein Schüler über seinen Aufgaben und zwitschert ein Kanarienvogel. Mit der Überlagerung der einzelnen Tätigkeiten, der vielfältigen Vorstellungen, Bedürfnisse, Erwartungen und Erlebnisse wird der gleiche Ort, der gleiche Punkt auf der Karte zur gleichen Zeit vielfach erwartet, erlebt und erinnert. Stadtplanung aber heißt, für all diese Schicksalsmomente zu planen: um sie zu ermöglichen und um sie zu erleichtern; dazu aber gehört auch die Qualität des öffentlichen Raumes unserer Städte. So ist die Stadt der Rahmen und das Abbild menschlicher Tätigkeiten, der Ort, in dem wir geboren werden, arbeiten, träumen, wohnen, hoffen, schlafen, verzweifeln, lieben und sterben als Individuen, als Gruppe und als Gesamtheit. Unsere Straßen und Plätze sind für diese Tätigkeiten nichts anderes als der erweiterte Lebensraum, der Wohnraum des einzelnen, den er mit mehreren in seiner Wohnstraße, mit vielen in seinem Viertel, mit allen im Stadtzentrum teilt. Maßnahmen, die die Neubildung wie die Veränderung des öffentlichen Raumes zur Folge haben – städtebauliche Planungsmaßnahmen also –, haben Auswirkungen auf den einzelnen Menschen nicht als anonymen Einwohner, sondern als Individuum mit seinen physischen, psychischen und intellektuellen Eigenschaften.³ Zwei Aspekte dieser Tatsachen hat die Stadtplanung in den letzten Jahrzehnten vernachlässigt: das ständige Bewußtsein, daß sie nicht für Einwohnerzahlen, sondern für Gruppen von Individuen Entscheidungen trifft, und das Wissen darüber, daß der Mensch nicht nur eine physische, sondern auch eine psychische Seite hat, die durch städtebauliche Maßnahmen oft stark beeinflußt wird. Daher wird heute nur selten an der Qualität unserer urbanen Umwelt bewußt und mit nachvollziehbaren Kriterien gearbeitet. Während jeder Gastwirt weiß, wie sehr die Attraktivität seines Lokals für diese oder jene Gruppe von Gästen von der Einrichtung seiner Räume abhängt, und eine ganze Industrie davon lebt, dem einzelnen eine Wohnumgebung zu ermöglichen, in der er sich scheinbar oder wirklich wohlfühlt, haben die Stadtplanung und das Bewußtsein der Öffentlichkeit jahrzehntelang den öffentlichen Raum als Qualität vernachlässigt. Das beweist der Vergleich zwischen den zahllosen liebevoll eingerichteten Wohnzimmern einerseits und den Straßen, an denen diese Wohnzimmer liegen, in fast jeder neuen Siedlung.

Folgen einseitiger Entscheidungen

Freilich, wer den Entstehungsprozeß der Planungen vieler Siedlungen kennt, wundert sich nicht: Werden nicht die meisten städtebaulichen Wettbewerbe bisher aus der Vogelperspektive entschieden? Fehlen nicht nur die Kriterien, um den

³ Sehr deutlich hat darauf Antero Markelin in einem Vortrag an der Universität Stuttgart hingewiesen: »Der Inhalt der Stadt ist nichts anderes als die Summe menschlicher Tätigkeiten; der öffentliche Raum der Stadt ist die erweiterte Wohnung des einzelnen und nicht anonyme, statistisch erfaßte Einwohnermengen, sondern Individuen sind von unseren Planungsmaßnahmen betroffen.« Zitiert nach: Was ist Städtebau? Stuttgart 1971.

späteren alltäglichen »Weg« der zukünftigen Bewohner schon im Entwurf beurteilen zu können, sondern noch schlimmer, meist auch der Wille dazu?⁴ Das Schlimmste aber ist das meist noch fehlende Bewußtsein der Öffentlichkeit für die psychische Bedeutung der Stadtumwelt, wie es die unkontrollierte Veränderung des Stadtbildes beispielsweise durch hohe Gebäude in einer Weltstadt wie Paris ebenso beweist wie in irgendeiner aufstrebenden deutschen Kleinstadt. Viel zu selten sind noch die Städte, die die Auffassung vertreten, daß die Veränderung des Stadtbildes nicht einseitig privaten Interessen überlassen bleiben darf.⁵ Welche



3 *Chicago, London oder Frankfurt? Paris!*

Gemeinde prüft wirklich systematisch die Fernwirkung hoher Gebäude oder die optische Konsequenz komplizierter Hochstraßenverflechtungen? Wo hat die Stadtgestalt als kommunalpolitische Aufgabe schon so viel Gewicht, daß sie wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Aufgaben gleichgesetzt würde? Wenn sich auch hier heute eine Wende im kommunalpolitischen Bewußtsein abzuzeichnen beginnt, so oft nicht zuletzt nur deshalb, weil der zunehmende Wettbewerb der

4 Und die Folgen: »Was auf dem Reißbrett oder der Modellplatte sich als konsequente Konzeption ausnahm, geriet im Maßstab 1 : 1 ins Lächerliche – oder ins Unmenschliche.« W. Pehnt, Zwischen Babylon und Gralsburg, in: U. Schultz (Hrsg.), Umwelt aus Beton oder unsere unmenschlichen Städte, Hamburg 1971.

5 Um so mehr Bedeutung für die Zukunft werden beispielsweise so programmatische Sätze wie die der Stadt Hannover gewinnen: »Hohe Gebäude bestimmen das Stadtbild nachhaltig. Ihre Lage und Form dürfen nicht einseitig von privaten Interessen bestimmt werden; sie haben einen Symbolwert für alle Bürger und Besucher. Die Bestimmung der Stadtgestalt darf nicht dem Zufall überlassen werden. Sie ist eine kommunalpolitische Aufgabe.« Stadtplanungsamt Hannover, Zur Diskussion: Innenstadt, Hannover 1970 S. 9.

Städte auf dem Gebiet des Stadtimages gezeigt hat, welche Rolle die psychischen Wirkungen der Stadtgestalt für die Attraktivität einer Stadt spielen. Wenn sich nicht, mit anderen Worten, die wirtschaftliche Relevanz der Stadtgestalt erwiesen hätte. So zeigt sich heute, wie oft genug bei städtebaulichen Entscheidungen nur einzelne Faktoren und ihre direkten Auswirkungen, nicht aber ihre Gesamtwirkung bedacht wurden. Mit der Beteiligung an der Formulierung von Stadtentwicklungszielen beeinflusst der Stadtplaner die Aufgaben, die sich eine Stadt stellt; mit der Verteilung der Flächennutzungen und der Ausbildung des Verkehrssystems veranlagt er die physische wie die psychische Umwelt⁶ der Städter; mit der detaillierten Bestimmung von Art, Maß, Lage und dreidimensionaler Form der möglichen Nutzungen fixiert er diese Umwelt, die durch den Architekten realisiert wird und deren psychische Relevanz so real ist wie die physische. So haben städtebauliche Entscheidungen auf allen Planungsebenen nicht nur materielle, sondern auch immaterielle Konsequenzen, die im Bewußtsein der Öffentlichkeit, in der städtebaulichen Praxis und in der städtebaulichen Forschung allzulange ignoriert oder unterschätzt wurden, oft sogar unter dem Vorwand bewußter Gestaltneutralität.⁷ Solange jedoch städtebauliche Entscheidungen gefällt werden – und das war, ist und wird immer der Fall sein –, wird die Gestalt der Umwelt verändert, neue geschaffen, alte zerstört. Auch scheinbar gestaltneutrale Umweltveränderungen erzeugen dann Gestalt – diese aber unreflektiert.

Stadtgestaltung als Bewußtseinsakt

So darf die Bestimmung der Stadtgestalt nicht dem Zufall überlassen werden. Vielmehr wird es darum gehen, nicht nur verfügbare Gestaltungsprinzipien und ihre sinnvolle Anwendung wieder in das Bewußtsein zu rufen, sondern auch Umweltkriterien zu entwickeln, die technischen, wirtschaftlichen und sozialen Indikatoren gleichzusetzen sind. Damit ist die Grundthese der vorliegenden Arbeit benannt: Die Qualität der urbanen Umwelt als Voraussetzung für die Befriedigung psychischer Bedürfnisse des Menschen in der Stadt ist ein ebenso wichtiger Faktor der Stadtplanung wie der wirtschaftliche oder rechtliche Gesichtspunkt. Diese Umweltqualität aber entsteht nicht zufällig, sondern ist die Folge der Art und Weise,

6 Ein Beispiel für die psychische Wirkung des Verkehrssystems: »Es ist nicht nur so, daß die Straßen, Wege und Durchgänge dem Menschen Bewegungsrichtungen und Bewegungsart vorschreiben, sondern sie determinieren auch die Art der Beziehungen, die innerhalb eines solchen ›Kanalsystems‹ bevorzugt zustande kommen. (. . .) So können städtebauliche Gestaltungen Aufforderungen und Abweisungen darstellen.« J. Franke, J. Bortz, Der Städtebau als psychologisches Problem, in: Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie, H. 1 (Bd. XIX), 1972.

7 Dabei übersah man, daß städtebauliche Gestaltneutralität nicht existiert: »Eine Straße mit einer langen, stereotypen Reihung gleichartiger Häuser ist keineswegs eine gestaltneutrale Straße, sie ist vielmehr für das Erleben hochwirksam durch ihre ermüdende Monotonie, die als kalt, anonym, abweisend und verwirrend ›ortlos‹ empfunden und abgelehnt wird.« A. Lorenzer, in: a. a. O., S. 70.

in der sie gebildet oder verändert wurde.⁸ Daher brauchen wir für die täglichen Entscheidungen des Stadtplaners, die die psychische Qualität unserer Städte betreffen, empirisch begründete und theoretisch fundierte Erkenntnisse sowie Kriterien, die die bewußte und begründete Gestaltung unserer Städte ermöglichen. Nur die Erforschung dessen, was der Städter in seiner Stadt wahrnimmt, und die Erarbeitung von Kriterien, mit Hilfe derer man an städtebauliche Entscheidungen Maßstäbe anlegen kann, werden dazu beitragen können, die aufgeworfenen Probleme zu lösen.⁹ Erst wenn es gelingt, zuverlässige Methoden zur Erfassung der erlebnis- und verhaltensprovozierenden Wirkungen einzelner Umweltkonfigurationen zu entwickeln, die die Voraussage der Wirkungen geplanter öffentlicher Raumsequenzen schon im Planungsstadium ermöglichen, werden städtebauliche Entscheidungsprozesse, die die Umweltqualität bewußt beeinflussen, wieder möglich.

Nun sind nicht erst heute Antworten auf diese Fragen gesucht worden, und manches Erfahrungswissen, das auch heutigen Ansprüchen an wissenschaftlich belegte Kriterien genügen würde, liegt in der städtebaulichen Literatur vergangener Epochen bis zum Anfang dieses Jahrhunderts begraben und wurde auch in neuerer Zeit formuliert.¹⁰ Darüber hinaus mehren sich Ansätze, die die obengenannten und andere relevante Einzelfragen zu beantworten suchen. Diese Arbeiten, die nur zu einem geringeren Teil aus dem Bereich der Stadtplanung kommen, versuchen Antworten auf städtebauliche Fragestellungen aus der Sicht der Verhaltensforschung, der Wahrnehmungs- und Sozialpsychologie sowie aus der anderer wissenschaftlicher Disziplinen zu geben. Was aber fehlt, sind Versuche einer in der täglichen Planungsarbeit verwendbaren Gesamtübersicht, Untersuchungen, die Einzelarbeiten wie die zitierten in einen anwendbaren Zusammenhang stellen, die wechselseitige Beziehungen sichtbar machen und aus ihnen Möglichkeiten für die rationale Begründung der stadtgestalterischen Planungsentscheidungen entwickeln. Mit der vorliegenden Arbeit wird ein solcher Versuch unternommen; in ihr aber wird es nicht so sehr um einzelne Aspekte des Arbeitsgebietes Stadtgestaltung gehen.

- 8 Sehr anschaulich hat darauf Kevin Lynch hingewiesen: »The immediate sensuous quality of an environment – the way it looks, smells, sounds, feels – is one consequence of the way it is put together, and of how and by whom it is being perceived.« K. Lynch, *City Design and City Appearance*, in: *Principles and Practice of Urban Planning*, Washington 1968, S. 250.
- 9 Diese Aufgabe ist insbesondere von der Psychologie aufgegriffen worden. »Damit zusammenhängend stellt sich der Psychologie die Aufgabe, ein Instrumentarium zu erarbeiten, das die Erlebnisreaktionen der Stadtbewohner auf ihre bauliche Umwelt erfaßt und so transformiert, daß Daten entstehen, die in rational kontrollierte Denkprozesse eingehen können.« J. Franke, J. Bortz, a. a. O., S. 2.
- 10 Hier seien nur zwei Arbeiten genannt, die jeweils eine ganze Folgeliteratur angeregt haben: Camillo Sittes Arbeit über den Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen und Gordon Cullens Analyse der »Townscapes«. C. Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 6. Auflage, Wien 1965; G. Cullen, *Townscape*, London 1961.