

## Leitbild Urbanität

### **Kontext und Fragestellung**

Der in zahlreichen Veröffentlichungen strapazierte Begriff „Urbanität“ hat seinen Anfang in der Vorstellung von der abgrenzbaren, gebauten und umschlossenen Stadt - der *Urbs*, die von der administrativen - der *Polis* oder *Civitas*, verschieden ist. Ohne die Befreiung von ihren fortifikatorischen Aufgaben ist die Idee einer eigenständigen Stadtpersönlichkeit als Ergebnis eines Entwicklungsprozesses über die Jahrhunderte hinweg nicht denkbar. Und der Gegensatz von Stadtentwicklung zu den Planstadtplänen, die in den Idealstädten des Cinquecento ihre Renaissance in Europa fanden, ist eine Erkenntnis der Gegenwart.

In der Diskussion um die urbane Qualität wird die Stadt als Ergebnis historischer Entwicklung zum Ort identitätsbildender Prozesse, spezifischer Raumqualitäten und sozialer Milieus, die für den Menschen Heimat bedeuten<sup>1</sup>. Was aber bedeutet dies konkret für die Gestaltung von Planungsprozessen, die die urbane Qualität in die Zukunft retten sollen?

Für den Verkehrs- und Stadtplaner ist dies keine Frage der Ästhetik-Theorie. Aus der Bedeutung des Verkehr für Entstehung und Entwicklung der Stadt und als Motor und Konkurrent städtischen Lebens leitet sich vielmehr die für das Planungshandeln akute Frage ab, wieviel Verkehr die Stadt benötigt und wieviel sie verträgt. Hierzu sind in den letzten Jahren zahlreiche Antworten versucht worden, darunter solche, die in Begriffen des *stadtverträglichen Verkehrs* oder der *umweltfreundlichen Mobilität* mündeten.

Die Frage, die im Rahmen der Workshop-Reihe *Stadt und Verkehr* im Themenbereich *Verkehr und Raumstruktur* in den Jahren 1996-98 gestellt worden ist, lautete demnach: „Was ist Urbanität und welche Konsequenzen fordert ihr Erhalt für die Gestaltung von Strukturentwicklung und Verkehrssystemen?“ Aussagen aus den drei Workshops<sup>±</sup> unter den Themen *Leitbild Urbanität*, *Mobilität und Urbanität* und *Stadtverträglicher Verkehr* werden hier durch eigene Arbeitsergebnisse in den Themen *Informationstechnische Vernetzung* und *Verkehr und Stadt* zu diesem Beitrag im Zusammenhang mit der *digitalen Stadt* ergänzt.

### **Rückblick**

Die freie Stadt zeigt sich als Wunschziel in der Hoffnungslosigkeit der nachbäuerlichen Existenz<sup>2</sup>, „Ihr guten Städte!“ widmete Hölderlin ein hymnisches Gedicht<sup>3</sup>, die Ambivalenz der Stadt sieht jedoch nicht erst unsere Zeit; Babylon zeigt sich als furchteinflößendes Bild ungewohnter Regeln eines engen Zusammenlebens.



Abb.: Der Österreichische Platz in Stuttgart 1964 (Postkarte)

Das Modell *Stadt* hat zahlreiche revolutionäre Ereignisse überstanden. Den Verlust des Vorrangs an Freiheit, den die Reichsstädte 1803 an die Fürsten abzutreten hatten, glichen die meisten von ihnen durch den Vorrang in der industriellen Revolution aus. Städte, die uns wie Dinkelsbühl oder Quedlinburg Inbegriff der Urbanität zu sein scheinen, sind meist jene, die die industrielle Revolution nicht nutzen konnten und ihr altes Stadtbild zwangsläufig behalten mußten. Die Freude an der Neuerung forderte bis in die Nachkriegszeit ihre Opfer: Noch 1968 wurde die Zerstörung der Innenstadt von

Kempten, Ziel zahlreicher Exkursionen, als `Modernisierung` gefeiert<sup>4</sup>.

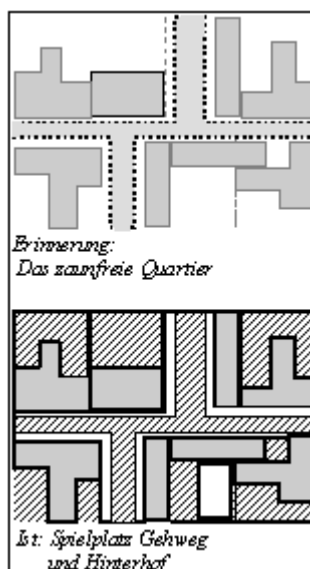
Die Ringstraße in Wien und die Haussmannschen Boulevards von Paris entstanden auf Flächen, die zuvor der Verteidigung der Stadt dienten. Dem Bedeutungsverlust der Fortifikation folgte so ein Entwicklungsvorsprung bis weit in unser Jahrhundert hinein. Die massenhafte Motorisierung betrifft zunächst die Stadt und trifft die Stadt. Die Veränderungen von Stadt mit und durch Verkehr<sup>5</sup> setzen der Gestaltung neue Grenzen: „Schönheitliche Absichten dürfen nicht zu Schaden des Verkehrszwecks gehen.“

Die Stadt opferte dem Verkehr einen großen Teil ihrer Freiflächen. Man kann darüber spekulieren, ob diese Umwidmung in gleicher Weise hingenommen worden wäre, wenn die personale Kommunikation nicht mittels Medien auch im Innern der Häuser möglich gewesen wäre. Gewiß hat zur Akzeptanz dieser Entwicklung beigetragen, daß `Kraftfahrzeug und Telefon` zu einer Erhöhung der Aktivitätsmöglichkeiten beigetragen haben; Mobilität ist in diesem Sinne ein Gesamtphänomen der Beweglichkeit, d.h. des Erreichen-Könnens der Orte, an denen die gewünschten Aktivitäten möglich<sup>6</sup> sind. Kein Verkehrssystem wäre freilich an sich in der Lage, die Befriedigung des heutigen Bedarfs an gesellschaftlichen Interaktionen zu sichern, wenn nicht parallel zum Verkehrssystem ein leistungsfähiges Telekommunikationssystem aufgebaut worden wäre<sup>7</sup>. Es ist eine der Grundfragen der digitalen Stadtentwicklung, ob die Eroberung des digitalen Raumes den Verlust an Freifläche ausgleichen kann und ob dieser Ausgleich akzeptiert ist.

### **Die Auflösung der Stadt**

Die expressionistische Architekturvision der Auflösung der Stadt zugunsten zahlreicher, dorfartiger Einheiten eines Bruno Taut von 1920 ist als Ergebnis raumwirksamer Entwicklungen zwischenzeitlich sehr weitgehend eingetreten. Wohnstandorte und Aktivitätsorte sind zunehmend in der Fläche verteilt. Diese Dispersion und räumliche Diversifikation erfährt Anschub durch drei Faktoren:

Die Zunahme spezifischer Wohnfläche, die Verringerung der Haushaltsgröße und die Wertschätzung von Emanzipation und Gestaltungsfreiheit haben in der Stadt nur begrenzt Raum. Der Loft in Berlin-Mitte mag für eine betuchte Klientel ideale Wohnform sein, für die Mehrheit ist es das Haus mit Garten, das erst in dörflicher Umgebung bezahlbar wird<sup>8</sup>. Die *Individualisierung im Eigenraum* hat nur Platz im peripheren Raum. Die Multifunktionalität der städtischen Bauten wird ersetzt durch flächengebundene Monofunktionalität. Das Stadthaus war bis in das 20. Jahrhundert hinein multifunktional: Wohnhaus, Werkstatt, Lager, Stall, Schlachthaus. Nun sind diese Funktionen getrennt, was einerseits eine Optimierung der sie tragenden Flächen, eine *areale Spezialisierung* ermöglicht, andererseits aber höheren Kommunikationsaufwand und Verkehr erzeugt.



Ein auch im Zusammenhang mit den Beweggründen des Tourismus bedeutende Entwicklung ist der *Verlust geringlimitierter Flächen*, d.h. der durch Nutzungsintensivierung und rechtliche Durchdringung verringerte Anteil an Allmenden

unter den Freiflächen, wodurch Schranken aufgebaut worden sind, die nicht nur das Quartier selbst betreffen: Die Möglichkeit zum Picknick, d.h. die extensiv bewirtschaftete, betretbare und ausreichend einsame Wiese findet sich erst an Orten mit Brache, Outback oder Macchia.

### **Tendenzen**

Für die friedfertige Stadt Europas, d.h. für eine Stadt, die im Vergleich zu den Kapitalen der Welt eher Quartiergröße hat, die nicht den Clans, Mafiosi oder Söldnern zu gehorchen hat, deren Nächte nicht nur den Dieben und Mördern gehören und die fast keine Slums kennt, für diese Stadt wird erstaunlicherweise und ganz im Gegensatz zu jenen Kapitalen berichtet, daß ihre Nähe gemieden wird; gerade junge Familien setzen die Tradition der Landflucht fort -in umgekehrter Richtung. Und weitere erstaunliche Tendenzen sind zu berichten.

Das Verkehrswachstum ist unaufhaltsam. In auch unter Verkehrswissenschaftlern seltener Einmütigkeit hatten die Teilnehmer der Workshop-Reihe diese Aussage getroffen: Vorbehaltlich größerer Katastrophen, Revolutionen oder Weltuntergänge wird der Verkehr zunehmen. Diese Zunahme wird in erster Linie die Aktivitätsmöglichkeiten betreffen und durch die zunehmende Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln gefördert werden.

Der telephonierende Getränkeautomat ist eine Nutzenanwendung der digitalen, non-personalen Kommunikation. In der Stadt, deren Bewohner sich zueinander zunehmend entfremden ist die non-personale Kommunikation zu einem Surrogat der Gegenseitigkeit geworden: Die Unfähigkeit, ein Meldesystem zu bedienen zeigt nicht Hilfebedürftigkeit an, sondern einen Pflegefall.

Das Stadtregime ist zunehmend a-politisch. Örtliche Parteien haben Probleme, die Kandidatenlisten bei Gemeinderatswahlen zu füllen.

Die von Finanzkrisen gebeutelten Kommunen werden zum Dienstleister von Investoren. Funktionalität bestimmt die Stadtplanung.

Unter dem Aspekt dieser Krisenbeschreibungen ist es merkwürdig, daß die großen Untergangsszenarien und -prophetien nicht eingetroffen sind. So ist die Gefahr einer Paralyse städtischen Lebens durch ein „aufs äußerste zentralisiertes und überorganisiertes System“<sup>9</sup> nicht eingetreten. Die Entstehung von Slums wurde weitgehend verhindert, in Europa ist selbst in den Villenvierteln kein Gedanke an *Celebration City*<sup>10</sup>. Die -freilich unter positiven Erwartungen, bester Absicht und sorgfältiger urbanistischer Theorie- angekündigten Modelle von Kompaktstädten<sup>11</sup>, Inselmetropolen und babylonischen Türmen wurden niemals gebaut, und dies nicht nur wegen ihrer offenkundigen Inkompatibilität zu den bestehenden Städten. Die heftig bestrittene Vision Stuttgart 21 mag gebaut werden oder auch nicht, auffallend ist, daß sie keine Nachahmung findet.

Den nicht eingetretenen Apokalypsen und den hoffärtigen Entwürfen steht im Kleinen und Nahen eine Besinnung auf die Identifikationsstifterin Stadt gegenüber. Wenn in diesen Tagen die Städtchen zwischen Tübingen und Rottweil *Vorderösterreich* aus der Mottenkiste der Geschichte hervorholen, so ist dies nicht lediglich ein Werbegag verzweifelnder Tourismusmanager, es ist auch Zeichen einer Suche nach Unterscheidung, nach dem *Wir*, das größere Nähe<sup>12</sup> verspricht als die ununterscheidbaren, ` modernen Hochglanzprospekte der örtlichen Wirtschaftsförderung.

### **Urbanität als Fiktion**

Die Träume von einer vollkommenen Stadt in einer vollkommenen Gesellschaft sind so alt wie die Siedlungsform der Stadt überhaupt - ihre Anliegen sind Gerechtigkeit, Gesundheit und Glück für alle<sup>13</sup>.

Unsere Vorstellung von Urbanität - so ein Projekt-Ergebnis - ist geprägt von tradierten Städtebildern, die alles andere als Ideal-Städte abbilden. Die Stadt des Mittelalters war ja die Stadt der Ungleichheit, der katastrophalen Hygiene und des hungrigen armen Elends - in historischer Kulisse. Urbanität freilich wird festgemacht an den Baugestalten und Symbolen dieser Kulisse. *Celebration City* hütet seine Gartenzäune in ähnlicher Weise, wie dies von den deutschen Enklaven im polnischen Schlesien berichtet wird.

Die zahlreiche Kritik an der modernen Stadt, die in „Urbanität“ zusammengefaßt wird,

hat zwei recht unterschiedliche Wurzeln: Es ist das Unbehagen des bürgerlichen eklektizistischen Historismus<sup>14</sup> ebenso wie die Abwehr durch den utopischen Sozialismus<sup>15</sup>.

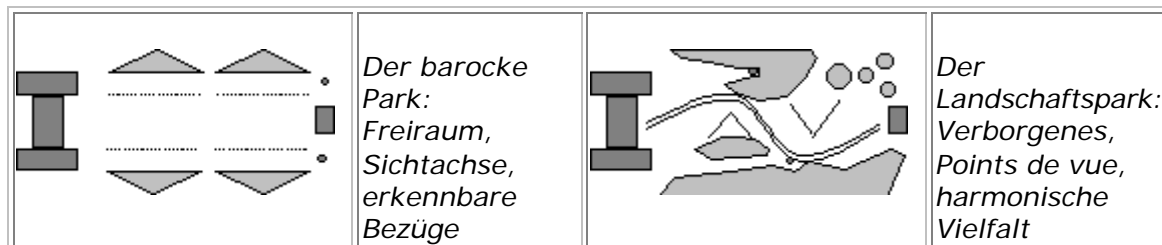
In neuerer Zeit tritt hinzu die Sehnsucht der Städtetouristen, die infolge der gewachsenen Mobilität statt nach Rothenburg und Quedlinburg nun nach Rom, Florenz und Paris fahren, also Städten, die wohlthuend anders sind als die Reindräume der Wiederaufbauten in Deutschland. Diese Interpretation durch den Tourismus könnte lauten: Urbanität = Altstadt × Klima&Lebensgefühl ÷ Chaos .

Über die Frage, inwieweit die Vorstellung von Urbanität in unsere Zeit als Leitbild für neues Bauen paßt, mag gestritten werden. Urbanität als quasi archäologisches Ausstellungsstück ist nicht geeignet, Maxime von Architektur und Städtebau<sup>16</sup> zu sein. Der jährliche Ausflug in die museale Urbanität von Rom oder Paris genügt dem Bedürfnis nach urbaner Selbstverortung kaum.

### **Urbanität als Realisation**

Die Betonung von Urbanität ist die Betonung der Stadtpersönlichkeit und somit Spiegel der Suche ihrer Bewohner nach der eigenen Persönlichkeit. Stadt ist das Bleibende, Hintergrund und Kern, Ausgangsort und Heimat für Menschen, die der Rasanz ihres täglichen Lebens das Bleibende, die langsame Entwicklung gegenüberstellen: Die Städte bildeten geschlossene Systeme mit langsamer Entwicklung; sie schufen einen umfassenden Zusammenhang unter den physischen wie mentalen Verhaltensformen und wirkten dadurch sozial integrativ<sup>17</sup>.

In der Diskussion um Urbanität wird gerne vergessen, daß das Gegenbild der Planstadt, d.i. die gewachsene Stadt, zum Zeitpunkt ihrer höchsten Blüte keineswegs jenes Freilichtmuseum gewesen ist, als das wir die wenigen erhaltenen historischen Innenstädte Deutschlands erleben, sondern der Inbegriff von Enge, Schmutz und Dunkelheit. Die starre Geometrik der Planstadt hingegen ist Ergebnis der Beziehung zwischen dem Baumeister und der Geometrie als Inbegriff von Vollkommenheit, in der „die Schönheit eine Art Übereinstimmung ist und ein Zusammenhang der Teile zu einem Ganzen, das nach einer bestimmten Zahl ausgeführt wurde, wie es das Ebenmaß, d.h. das vollkommenste und oberste Naturgesetz, fordert“.<sup>18</sup>



Ein Bild für die Verbindung von Planstadt und Unplanstadt ist die Nicht-Stadt, Garten und Park. Die Erweiterung des Gartens zum Park läßt nicht allein Funktionen so nebeneinander gesetzt sein, daß sie einander möglichst wenig stören, sondern setzt sie in eine innere Beziehung, die in den verbindenden Formen ihren Ausdruck finden<sup>19</sup>: Die Blickachse zwischen zwei Gebäuden im Park und die Abfolge von landschaftlichen Eindrücken, wie wir sie im englischen Landschaftspark sehen.<sup>20</sup> Die Interpretation der verwinkelten Stadt als Stätte von Heimat und Geborgensein spiegelt sich im Übergang von den Sichtachsen im barocken Garten zum romantischen Park, in dem die Mannigfaltigkeit an Eindrücken durch den Einbau von Sicht-Hindernissen gefördert wird.<sup>21</sup> Diese Mannigfaltigkeit ist in der deutschen Stadt nicht nur durch Kriegseinwirkungen zerstört worden. Im schon genannten Beispiel von Kempten (1958-70) ist durch den Abriß von rund 50% der historischen Substanz der Kernstadt gegen diese Grundsätze eklatant verstoßen worden: Anstelle einer langsamen Entwicklung wurden Substanz und Bezüge der Stadt innert 12 Jahren revolutionär verändert, und die Vielgestalt des Stadtbildes wurde radikal simplifiziert, wie die Abbildungen zeigen.



Abb.: Kempten vor der „Sanierung“  
(s.Fußn.4)



Abb.: Kempten nach der „Sanierung“



...und wichtigste bildprägende Achsen  
(Verfasser)



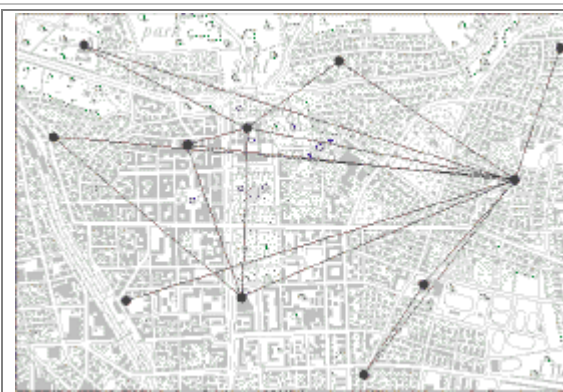
... und wichtigste bildprägende Achsen

### **Die Virtualisierung der Stadt**

... wird häufig mit deren Auflösung gleichgesetzt. Dabei handelt es sich um einen gänzlich anderen Vorgang, nämlich um das Verschwinden der räumlichen Bezogenheit. Die „Auflösung“ war eine Transformation von einem baulich-räumlichen Zustand in einen anderen. Virtualisierung als „global Village“ zu bezeichnen, ist aus dem Grunde unzutreffend, als die intensive funktionale Bezogenheit und räumliche Aufteilung gänzlich fehlt. Die simplen Vergleiche sind zahlreich - die folgende Abbildung fügt einen weiteren hinzu.



*Topographie der Verortung: Ortskenntnis und Ortsbewußtsein aus regelmäßigen Aktivitäten - Wohnen, Einkaufen, Sport und Arbeit (Skizze: Verfasser)*



*Non-Topographie der Vernetzung: Ort, Ortskenntnis und Ortsbewußtsein sind unerheblich.*

In der Non-Topographie der Vernetzung reduziert sich die Örtlichkeit auf eine Eigenschaft der kommunizierenden Personen, die für die Aktivität meist unerheblich ist.

Die Virtualisierung der Stadt geschieht dabei weitgehend nicht durch Digitalisierung, sondern durch die Beschleunigung der Informationsübertragung und somit durch die Minimalisierung der kommunikativen Distanz gegenüber der Entfernung<sup>22</sup>. Dieser Distanzverlust setzt sich auch im physischen Verkehr fort: Der Fahrende, der seine Umgebung durch Er-Fahrung erschloß und längs der regelmäßig mit dem Pkw oder der Straßenbahn befahrenen Korridore erlebte, gewinnt durch den Einsatz z.B. von Wegweisungssystemen (Scouts oder elektron. Fahrpläne) einen Aktivitätsraum, in dem nur mehr der Zeitaufwand Kriterium der Fahrdurchführung ist, nicht mehr die Kenntnis des Weges.

Bei Abschätzung der Wirkungen von Digitalisierung auf die Stadt werden Aktivität, Aktivitätsort und Weg meist gesondert betrachtet. Für den Menschen der Informationsgesellschaft ist die Teilhabe an Kommunikationsmedien und Verkehrsmitteln und die an und in diesen aufzuwendende Reisezeit jedoch ähnlich essentiell bedeutsam wie für den Kaufmann des Mittelalters: Die Reisezeit ist integraler Bestandteil seiner Tätigkeit und nicht eine vor- oder nachgelagerte Notwendigkeit.<sup>23</sup> Die Konsequenz für unser Thema muß lauten: Bei aller Faszination für Technik darf nicht der Kern ihres Gebrauchs vernachlässigt werden - die Aktivität.

<p><i>Mental Map: Raumerleben durch Erfahrungsraum (Skizze: Verfasser)</i></p>	<p><i>Instrumental Map: Erlebnisraum ist identisch mit dem vom Wegweisungssystem erschlossenen Raum.</i></p>

### **Projekt „Entzauberung“**

Der dreistufige Dialog im Projekt der Akademie für Technikfolgenabschätzung war als interdisziplinärer Lernprozeß angelegt. Dieser Prozeß hinterließ kaum zitierfähige Spuren; es ist wesentliche Eigenschaft der Interdisziplinarität, daß sie nicht poly- oder multi- sondern inter-disziplinär ist, d.h. daß sie mehr Spuren in den Köpfen als auf dem Papier hinterläßt. Die Diskussionen auf den Workshops sind aufgezeichnet und protokolliert worden - sie können in den zugehörigen Arbeitsberichten nachgelesen werden - fraglich ist, ob sie zu mehr taugen als zur Erinnerungsstütze für die Teilnehmer und ob der interdisziplinäre Lernprozeß nacherlebbar ist.

Ein wesentliches Ergebnis des in die Diskussion des *stadtverträglichen Verkehrs*<sup>24</sup> mündenden Projekts war die Entzauberung der großen Begriffe. *Urbanität* und *Stadtverträglichkeit* wurden kritisch in der Nachfolge der Planstädte gesehen, also als Versuch, die Entwicklung unter Leitgedanken zu zentralisieren und unter das Diktat einer Leitidee zu zwingen.

Im Projekt der Akademie für Technikfolgenabschätzung wurde als **Kernsatz** erarbeitet: Die Forderung nach Urbanität ist die reale Forderung nach der Un-Planstadt. Für den Stadtplaner und Stadtverwalter bedeutet dies auch, den Spagat zu wagen zwischen einer Planung, die die Funktionen der Stadt stützt und einer Nicht-Planung, die Freiräume für eine behutsame Stadtentwicklung offen hält. Es fehlte jedoch auch in dem hier berichteten Workshop- Projekt die Zeit, sich den praktischen Konsequenzen zu widmen. Die Forderung, zu Flurstücksgrößen menschlicher Dimensionen zurückzukehren, kann beispielsweise von vielen Diskutanten als Mittel zur Wiedergewinnung von Vielfalt unterstützt werden - nicht beantwortet werden konnte aber die Frage, wie solche Forderungen gesichert werden können, will man nicht wieder in jene Reglementierung zurückfallen, die die „Dachneigung“ als Fetisch wählte.

### **Drei Thesen gegen das Naheliegende**

Die revolutionären Wirkungen, die auch noch in den aktuellen Veröffentlichungen der Digitalisierung des Lebens zugemessen werden, und die euphorischen Erwartungen, die in diesem Zusammenhang ausgesprochen werden, sollte eine sorgfältige Recherche der Wirkungsmechanismen prüfen helfen. Für diesen Beitrag mögen die folgenden drei Thesen genügen, die gegen das scheinbar Naheliegende argumentieren:

· **Die Zukunft der Stadt ist nicht vorrangig digital.**

Diese These spiegelt zwei Aspekte: System und Nutzer.

Der Nutzer und Stadtmensch übt Aktivitäten aus, deren Erlebnisfunktion aus Weg, Ort und Ambiente durch digitale Medien nicht ersetzbar sind. „Leben“ ist nicht digital und erst recht nicht virtuell. Digitale Lebenshilfen können gewiß Chance sein für Menschen, denen Behinderung oder Armut eine Teilhabe an Erlebnissen noch verwehrt.

Zum anderen wird die Fortentwicklung des „Systems Stadt“ wesentlich von anderen raumwirksamen Entwicklungen bestimmt. `Digitalisierung` verbraucht keine neuen Flächen, ist aber darum auch nicht flächensensitiv - Digitalisierung mag sich wie ein unsichtbarer Schleier über die Landschaft legen, sie wird doch nie Teil der Landschaft.

· **Digitalisierung erzeugt keine neuen Verortungen.**

Die natürlichen Entfernungs- und Raumbegriffe werden durch Digitalisierung bei den sie Nutzenden durch einen Distanz-Begriff ersetzt, der mit Ausnahme des physischen Verkehrs unabhängig von der Entfernung ist. Neben das Stadt-Quartier tritt das virtuelle Nicht-Quartier. Die Raumwirksamkeit dieser Entwicklung tritt mit dem Übergang des virtuellen Zusammenhangs in den realen, räumlichen Zusammenhang ein: Informationen aus digitalen Systemen werden für die Erschließung des realen Raumes genutzt.

· **Urbanität ist die Qualität einer Stadt, in der wir leben wollen.**

In der Diskussion über die Zukünfte der Stadt hat sich ‚Urbanität‘ als ähnliches strategisches Argument, Hohl- oder Prunkwort bewährt wie die Schimäre vom ‚stadtverträglichen Verkehr‘. Die Digitalisierung als Pforte zur Virtualität ist kaum geeignet, die Sehnsucht nach jener haptischen Erfahrung der Stadt als die bleibende, die schöne und ästhetische Heimat zu stillen, auch wenn die erfolgreichsten Computer-Simulationsspiele der letzten Zeit - Myst, Die Siedler, Anno 1602, Riven - dies versuchen. Auch die Digitalisierung wird die Grundfrage nach der Stadt, in der wir leben wollen, nicht lösen oder ablösen. Und die Aufgabe für den Verkehrs- und Stadtplaner nicht mindern.

1 Adalbert Behr: die Stadt als Ergebnis und Zeugnis historischer Prozesse; in: Alte Städte - neue Chancen, Bonn 1996 (Monumente)

2 Gabriele Geiger: Die Psychologie der modernen Gesellschaft; in: Herrmann / Steierwald [Hrsg]: Leitbild Urbanität; Stuttgart 1996 \_ SchrR *Arbeitsberichte* der Akademie für Technikfolgenabschätzung Nr.63 (AB63)

3 Friedrich Hölderlin: Ihr guten Städte! Entwurf zu einer Hymne, 1802. Abgedruckt in (AB63)

4 Bundesministerium Städtebau: Altstadtsanierung, Kempten 1970 (Broschüre des BM)

5 histor.Zitat nach Walter Vogt: Die Veränderung von Stadt mit und durch Verkehr; in: Herrmann / Steierwald [Hrsg]: Mobilität und Urbanität, Stuttgart 1997 \_ SchrR *Arbeitsberichte* der Akademie für Technikfolgenabschätzung Nr.73 (AB73)

6 Klaus Lönhard: Stadtverkehr - Zustandsaufnahme und individuelle Ansprüche, S.2.6; in: (AB73)

7 Heinrich H.Kill: Handel und Wandel im Stadtverkehr, S.3.17; in: (AB73)

8 vgl. als Gegenentwurf dazu:

Michael Droß: Gerichtete Dichte und Funktionsmischung - neue Urbanität; in (AB63), S.2.1

9 Lewis Mumford: Die Stadt - Geschichte und Ausblick, zit.nach Ausgabe München 1984 (dtv), Band 1, S.663

10 Gabriele Geiger ebd., S.1.7

11 vgl. die Arcologies des Paolo Soleri 1960-1970; in: Justus Dahinden: Stadtstrukturen für morgen, Stuttgart 1971 (Hatje), mit weiteren Beispielen.

12 Zur Planungskultur der Nähe siehe: Petra Rau: Planen ohne Leitbild; in: (AB63), S.4.1

13 Ernst Egli: Geschichte des Städtebaus, Zürich 1967, Bd.3, S.302

14 Wolfgang Mommsen: Stadt und Kultur im deutschen Kaiserreich; in: Tilo Schabert [Hrsg]: Die Welt der Stadt, München 1991 (Piper), S.69 (88)

15 Heide Berndt: Verlust der Urbanität; in: Das Argument Nr.44, 1967, S.263 ff.  
zit.nach: Sokratis Georgiadis: Space, place, cyberspace; URL:  
<http://www.heise.de/tp/deutsch/special/sam/6032/1.html>

16 vgl. Daghild Bartels: Architekten-Egomanie; in: Kursbuch Nr. 112, Berlin 1993

17 Gabriele Geiger, ebd., S.1.9

18 Leon Battista Alberti; zit. nach Ernst Egli, ebd., S.23

19 vgl. Hermann Fürst von Pückler-Muskau: Andeutungen über Landschaftsgärten, Fünfter Abschnitt, Park und Gärten, 1833

20 vgl. *approach* und *observations* bei Humphry Repton; erläutert in: Wimmer, Clemens A.: Geschichte der Gartentheorie, Darmstadt 1989, S.238 f.

21 vgl. Hermann Fürst von Pückler-Muskau, ebd., Achter Abschnitt, Wege

22 Ausführlich dargestellt vom Verfasser unter , ITV und Verkehr` in: Braczyk/Fuchs [Hrsg]: Informationstechnische Vernetzung, Baden-Baden 1998 (Nomos)

23 Heinrich H.Kill, ebd. S.3.10

24 Brenner / Steierwald [Hrsg]: Stadtverträglicher Verkehr - Schimäre oder Leitsatz? Stuttgart 1998 \_ SchrR *Arbeitsberichte* der Akademie für Technikfolgenabschätzung Nr.100