



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Sitten und Siedlungen im Spiegel der Zeiten

Rappaport, Philipp

Stuttgart [u.a.], 1952

XI. Der Ausblick.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82472](#)

in Wirklichkeit erst seit etwa fünfzig Jahren gibt, und der an sich noch keine eigene Form und jedenfalls keine Form aus bodenverbundener Notwendigkeit erhalten hat. Diese Verhältnisse liegen in Nord- und Nordwestdeutschland verhältnismäßig schlechter als in Süddeutschland, vor allem in Oberbayern, wo auch heute noch eine gewisse, niemals unterbrochene Form für ländliche Anwesen weiterbesteht. Daher wirken dörfliche Anlagen dieser Gebiete viel einheitlicher und charakteristischer als anderwärts. Wenn jetzt in weiten Gebieten Deutschlands auf Grund der Bodenreform Großbesitz in kleinbäuerliche Stellen umgewandelt wird, ist die Schaffung einer zwar bodenverbundenen, aber den heutigen Anforderungen entsprechenden Hausform und Dorfform unerlässliche Notwendigkeit.

XI. AUSBLICK

Für die künftige Entwicklung Deutschlands müssen wir zum Teil neue Grundlagen schaffen; sicherlich in vielfacher Hinsicht umlernen. Ausgangspunkt muß wie in allen Zeiten gesunder Entwicklung wieder *das Land* sein. Jedes Haus, jede Straße, jeder Sportplatz, jede Verkehrsanlage verringert unseren nicht zu steigernden Bodenvorrat. Wir betreiben die Siedlungsfrage zu sehr vom Standpunkt der Stadt und des Städtebaus. Wir achten zu wenig auf die Landbebauung. Ein Volk kann nicht immer zunehmen an Einwohnern, sein begrenztes Land dem Ackerbau entziehen und von fremder Länder Brot leben. Wir müssen eine mustergültige Einteilung unseres Bodenvorrats vornehmen und müssen die beste Organisation für eine „Raumordnung“ schaffen. Es ist gut, Geld zu sparen; wichtiger für uns ist, Land zu sparen.

Voraussetzung hierzu ist ein mustergültiges *Kartenwesen*. Ein erheblicher Teil unserer Karten ist überaltert. Die wichtigste Karte für eine sorgfältige Bearbeitung der Raumordnung, nämlich die Grundkarte 1:5000, fehlt noch für die meisten deutschen Gebiete. Auch fehlt uns eine wirklich sorgfältige und alles umfassende Bodenkartei. Hätten wir doch während der nationalsozialistischen Zeit, als wir ungewöhnlich große Mengen Land für Autobahnen, Kasernen, Übungsplätze, Aufmarschgelände und dergleichen verbrauchten, eine einwandfreie Karte über Bodengüte gehabt. Vielleicht wäre den Bearbeitern doch vor dem Raub besten deutschen Bodens etwas bange geworden.

Erst an Hand wirklich einwandfreien Kartenmaterials können wir die so bitter notwendige Zweckverwendung unseres Bodens, das heißt die Landesplanung oder Raumordnung, bearbeiten. Leider befindet sich das Gebiet der *Landesplanung* noch vielfach im Bereich der Theorie und der Statistik. Sie aus diesem mehr geistigen Gebiet in die reale Praxis hinüberzuführen, wird noch mancher Anstrengung, vielleicht sogar manchen Zwanges bedürfen. Millionen

können nicht in beschränktem Raum leben, ohne daß man dem manchmal sehr freien Spiel der Kräfte Zügel anlegt. Wir haben auf allen unseren Lebensgebieten Gesetze, oft sogar sehr einschneidende und beschränkende Gesetze. Aber wie wir unser Land, das kostbarste und nicht zu vergrößernde Gut, regeln und ausnutzen, das ist im Grunde nicht gesetzlich geregelt. Selbst die neuesten Landesplanungsgesetze befassen sich mehr mit der behördlichen oder gemeindlichen Struktur der Planung, aber weniger mit der Kernfrage, der praktisch durchgeführten Bodennutzung. Erst die Bodenreformgesetze einzelner Länder und vielleicht – vielleicht – auch das Baulandbeschaffungsgesetz des Bundes packen die heikle Materie der *Bodenwirtschaft* an der Wurzel an. Aber selbst diese neuesten Gesetze sind kaum mehr als Grundsätze, was die Öffentlichkeit gegenüber dem einzelnen tun darf. In welchem Umfang und inwieweit im Hinblick auf die Gesamtstruktur die richtige Landnutzung aber wirklich erreicht werden soll, deuten auch diese Gesetze nur an. Diese Frage behandeln, bedeutet, an die tiefsten Grundsätze menschlicher Gemeinschaft röhren. Die sowjetische Weltauffassung löst das Problem höchst einfach: Eigentum ist Verbrechen; das Land gehört der Allgemeinheit und wird von ihr zur Nutznießung unter bestimmten Bedingungen abgegeben. Ob man diese Nutznießung dann noch Eigentum nennt oder aber Staatspacht, Kollektiv oder dergleichen, ist ein Streit mit Worten. – Die demokratische Grundauffassung hält am privaten Grundeigentum fest. Eigentum kann nur durch gesetzliche Bestimmungen beschränkt oder enteignet werden. Aber bei der demokratischen Auffassung fehlt bisher zwischen dem Grundsatz „Eigentum ist heilig“ und dem anderen Grundsatz „Eigentum verpflichtet“ der vernünftige Mittelweg. Es wird niemals in der Welt aufhören, daß der Besitzende mehr das Wort betont „Eigentum ist heilig“; umgekehrt wird der Besitzlose immer mehr das Wort betonen „Eigentum verpflichtet“. Bis heute haben unsere Gesetze die Synthese zwischen diesen beiden Begriffen nicht gefunden. Man geht immer noch von dem Begriff des alten Landrechts aus dem Ende des 18. Jahrhunderts aus, daß jeder ungehindert mit seinem Privateigentum schalten könne, soweit er die Öffentlichkeit nicht gefährdet oder er gesetzlich von bestimmten Nutzungen abgehalten ist. Es dürfte an der Zeit sein, daß wir offen zugeben: ganz freies Eigentum ist in einem so eng besiedelten Land wie Deutschland nicht mehr möglich. Die Allgemeinheit hat mindestens an allem Grundeigentum ein gewisses Oberrecht, dem sich das private Einzelrecht unterzuordnen hat. Wir gehen leider immer noch von der im Grunde überholten Auffassung aus, daß jeder auf seinem Boden bauen könne, was er wolle, soweit das nicht durch bauaufsichtliche Vorschriften beschränkt ist. Diese Fiktion ist nicht mehr aufrechtzuerhalten. In den Städten und Ortschaften haben wir bestimmte Bauzonen, die das Höchstmaß der Ausnutzung in Höhe und Fläche vorschreiben. Außerhalb der Ortslagen gestatten wir im allgemeinen nur Bauten, die irgendwie mit der Landwirtschaft verbunden sind. Wo besteht denn nun eigentlich noch

die formal-gesetzlich behauptete Nutzungsfreiheit? In unserer Raumordnung muß, wie in Zeiten jeder vernünftigen Kultur, der *landwirtschaftliche Boden* die erste und ausschlaggebende Rolle spielen. Der Zusammenhang „Sitte und Siedlung“ muß wieder in seiner ursprünglichen Wesenseigenheit gesucht werden, in der Verbindung des Bewohners mit der ihn ernährenden Scholle. Das beste Land, und dies in weitmöglichster Ausdehnung, gehört der Landwirtschaft. Das muß Leitstern jeder Landesplanung und selbstverständlich auch jeder Bodenreform sein. Das heute bei der „Bodenreform“ anfallende Land müßte wieder der Landwirtschaft bzw. der Forstwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Die Ausnutzung eines erheblichen Teils des früheren landwirtschaftlichen Großbesitzes für nicht rein landwirtschaftliche Zwecke, das heißt auch für die umstrittene „Kleinsiedlung“ erscheint nur bedingt tragbar.

Als nach dem ersten Weltkrieg der Bau zahlreicher Bergarbeiterwohnungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet beginnt, und die Bergleute an diesem Werk mitwirkend beteiligt werden, da glauben sie es im dicht besiedelten Ruhrgebiet so handhaben zu können, wie ihre Altvorderen in den germanischen Gauen. Sie gehen über Land, und wo sie eine schöne Stelle finden, oft besten landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Boden, da „stecken sie ihren Speer ein“ und fordern eine Siedlung. Es ist außerordentlich schwer, ihnen das Unmögliche einer solchen willkürlichen Bodennutzung klarzumachen. Man hat ihnen doch so viel erzählt von Auflockerung der großen Städte, von freier weiträumiger Bebauung; und nun kommen doch wieder Fesseln. Es gibt doch noch so viel landwirtschaftliches Land. Und es gibt doch so viele Straßenbahnen und Kraftfahrstrecken: Man kann also überall hingelangen; warum soll man nicht überall bauen? – Man darf es *nicht*, weil wir unser bestes Land im Hinblick auf unsere Bodennot der Landwirtschaft belassen müssen. Man darf es weiterhin nicht, weil wir bei einer planmäßigen Verteilung des Bodens nur bestimmte Flächen für Wohnungen ausweisen dürfen, andere für Industrie, andere für Erholung, andere für Verkehr.

Die richtige Einschaltung des vielfach in Siedlungsfragen überschätzten *Verkehrs* ist eine wichtige Aufgabe in der Zukunft. Seit Ende des vorigen Jahrhunderts wird der Verkehr zur übertriebenen Konzentration ausgenutzt. Man darf aber auch nicht in den gegenteiligen Fehler verfallen und ihn jetzt zur übertriebenen Dezentralisation gebrauchen. *Verkehr darf niemals Selbstzweck sein; Verkehr ist nur Mittler.* Maßgebend ist die Nutzung des Landes vom Standpunkt der menschlichen Wohlfahrt und vom Standpunkt einer gesunden Wirtschaft. Nur diesen Grundsätzen hat der Verkehr zu dienen. Gewiß kann man an einen vorhandenen Kanal oder an eine vorhandene Bahnlinie oder an eine vorhandene Straße neue industrielle Werke legen; dann dient die Verkehrslinie eben auch diesen Werken. Aber ein Werk darf umgekehrt nicht an eine vorhandene Verkehrslinie gelegt werden, nur um diese rentabel zu machen.

Jedenfalls soll man Verkehrslinien nicht etwa „auf Vorrat“ bauen. Oft wird die Landesplanung lediglich dafür sorgen, daß etwa künftig notwendige Verkehrslinien im Gelände freigehalten werden. Derartige Verkehrslinien brauchen nicht sofort ausgebaut werden; nur darf ihr Ausbau im Zeitpunkt späterer Notwendigkeit nicht durch andere bauliche Maßnahmen erschwert sein.

Den Gesamterfordernissen wird vielfach durch eine zweckmäßige *Verteilung des Verkehrs* auf die verschiedenen vorhandenen Verkehrsmittel sachgemäß gedient. In Gebieten starker Verkehrsentwicklung, wie etwa im Ruhrkohlengebiet, im Gebiet um Frankfurt a. M. und ähnlichem kann durch eine geeignete Verkehrsverteilung auf die bereits verfügbaren Verkehrsmittel eine weitgehende Wirtschaftersparnis erzielt werden. Eine sorgfältige Koordinierung der Bundesbahnen, der Straßenbahnen, der Kraftwagen kann den Erfordernissen des Fernverkehrs, des Bezirksverkehrs und des Nahverkehrs vollauf gerecht werden. Auch der Ausgleich der Güter auf die verschiedenen Verkehrsträger: Wasser, Eisenbahn, Straßenbahn und Straße ist dringende Notwendigkeit. Wir jammern ständig über die Belastung unserer Straßen durch fernbestimmte Massengüter; aber wir haben nicht den Mut, diese Schwerlasten auf die Schiene oder den Kanal zu verweisen.

Sich der verschiedenen Verkehrsmöglichkeiten *richtig* zu bedienen, ist eine der ernstesten Aufgaben der Landesplanung und des Städtebaus. Stets muß man die Grenzen des Verkehrs, der Streuung von Industrie und Wohnen über das Land hin sorgfältig im Auge behalten. So erwünscht eine gewisse Streuung der Industrie innerhalb der Städte wie über das Land ist, so bringt jede Übertreibung mannigfache siedlungstechnische Gefahren. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung unseres ohnehin zu schmalen Gebietes darf nicht allzu häufig und nicht in allzu kleinen Gruppen unterbrochen werden. Auch verkehrstechnisch sind zu kleine Verladeeinrichtungen, zu vielfache Abzweigungen und Anschlußgleise nicht ohne Bedenken. Den gleichen Wert, den man auf eine Dorf- oder Stadtbebauung legt, muß man auch der *Nichtbebauung* des dazwischenliegenden Landes widmen.

Noch stärker werden die Bedenken, wenn es sich um reine Wohnsiedlungen handelt. Ihre allzu starke Streuung verstärkt sofort die Frage der Verkehrsverbindungen zu den Arbeitsstätten. Einer Streusiedlung als reine Wohnanlage fehlt die städtebaulich-wirtschaftliche Grundlage. Ein konstruktiver Aufbau kann nicht nur aus Wohnungen bestehen. Dieser irrtümliche Gedanke hat lange Zeit den Gartenstadtgedanken in Deutschland beherrscht, im Gegensatz zu besseren ausländischen Versuchen. Die englischen Gartenstädte waren von vornherein mit industriellen Arbeitsmöglichkeiten verbunden. Der deutsche Gedanke einer Garten-Satellitenstadt oder eines Gartenvorortes entbehrt, was auch für die Zukunft beachtet werden muß, der inneren verkehrstechnischen und siedlungstechnischen Richtigkeit.

Es wird für die Zukunft häufig zweckmäßiger sein, an Stelle zu dezentralisierte Streusiedlungen geschlossenere Gebilde zu entwickeln oder weiterzugestalten: Dörfer, Städte und letzten Endes in vernünftiger Entwicklung Großstädte. Es ist oben bereits dargelegt, wie notwendig es für uns ist, bei der Weitergestaltung des *Dorfes* wieder zu den Urgrundlagen dörflich-landwirtschaftlicher Gestaltung zurückzukehren. Der Gedanke der letzten zwei Jahrhunderte, als wären wir über die Weiterentwicklung der Dorfformen erhaben, ist irrig.

Dieselbe, wenn nicht eine stärkere Bedeutung kommt einer wirklich konstruktiven Weiterentwicklung unserer *Kleinstädte* zu. Es ist leider zumeist das gleiche Bild, das uns in Deutschland vor Augen tritt: eine alte, räumlich und schönheitlich oft vollendete Kleinstadtform, umgeben aber von einem Außenring städtebaulich und gestalterisch meist unschöner Häuser. Die Erweiterungen der Kleinstädte seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts sind ohne schöpferischen Gedanken, ohne einheitliches Ziel. Städtebau, Bauentwurf, Baugestaltung, Bauhandwerk versagen. Wir dürfen bei der Weiterentwicklung der Klein- und Mittelstadt durchaus nicht dem überholten Gedanken einer scharfen Trennung von Industriegebieten und Wohngebieten weiterhin huldigen. Soweit das Gewerbe mit der Wohnung verbunden werden kann, ist diese Verbindung bei sachgemäßester Anordnung ein durchaus erwünschter Grundbestandteil der baulichen Entwicklung. Diesen Teilen der Stadt eine städtebauliche Gestaltung zu geben, ist eine konstruktive Zukunftsaufgabe. Im übrigen soll eine vernünftige Zusammenfassung der Großindustrie an richtigen Stellen, eine Trennung dieser industriellen Flächen durch Grünbänder von den Flächen des Wohnens, kurz eine rhythmische Gestaltung der Stadterweiterung zu einer vernünftig gestaffelten, raummäßig und wirtschaftlich richtigen Formung der Stadtgebiete führen.

Und nun die immer umstrittene Weiterentwicklung der *Großstadt*. Gegen Ende des Jahrhunderts entsteht durch Konzentrierung des Verkehrs und der Arbeit die Zusammenballung der Bevölkerung. Diese Ballung der Massen gestaltet die Großstadt und ist in eigenartiger Wechselwirkung der Nährboden für die Massenbildung. Hierbei ist Massenbildung zahlenmäßig, räumlich, aber auch geistig und psychologisch zu verstehen. Ist früher der Gegensatz „Städter“ zum „Landbewohner“ üblich, so wird nun der Gegensatz „Großstädter“ gegen „Städter“ ein Bestandteil unserer Gedankenwelt. Ist aber früher der Begriff „Städter“ ein Lob oder mindestens die Anerkennung einer kulturellen und geistigen Haltung, so erhält das Wort „Großstädter“ von vornherein den Nebenbegriff des Spöttischen und Dekadenten. Die Großstädter selbst und ihre Behörden, aber auch die Landesbehörden sehen vorab nur die wirtschaftlichen Vorteile der Großstadt. Viel Tausende Menschen leben davon, diese Großstadt zu organisieren und ihr Wachstum zu fördern. Inwieweit sie hierbei ihr Ge-

wissen mit ihrem Geldbeutel in Einklang bringen, ist eine andere Frage. Die Grundstücksspekulation wird zu einem vornehmen Geschäft. In diesem Zusammenhang muß nochmals daran erinnert werden, daß die amtliche Grundstücksspekulation, das heißt die Bauordnungen mit ihrer übermäßigen Grundstücksausnutzung, eine nicht beanstandete Dienstaufgabe der Stadtparlamente werden. Dem äußeren Wachstum der Großstädte, der übergroßen Wohnungsdichte ihrer Straßen folgt in innerem Zusammenhang die körperliche und seelische Schwäche der Großstädter. Die moralische Widerstandslosigkeit der Großstadtbewohner wird zu einer menschlichen, raumbedingten Massenerscheinung. Die Dekadenz des „kleinen Mannes“ ist hierbei eine völlig andere wie die Dekadenz der „oberen Zehntausend“. Bereits nach einer Generation besteht zwischen den ärmsten Einwohnern der Großstadtviertel und ihren Verwandten auf dem Lande ein ebenso großer, wenn auch völlig anderer Unterschied wie zwischen den Einwohnern großstädtischen Reichtums und etwa ihren Verwandten ländlichen Großgrundbesitzes. Welcher dieser beiden Gegensätze der sittlichen Haltung eines Volkes in höherem Maße schadet, ist schwer zu entscheiden. Die Differenz der unteren Schichten erzeugt in immer zunehmendem Maße die politische Gegensätzlichkeit, die Differenz der oberen Schichten die kaum weniger bedenkliche Differenz der wirtschaftlichen Grundauffassung. Für eine geschlossene und nach außen widerstandsfähige Grundbildung eines Volkes sind beide Gegensätzlichkeiten gefährlich. Der „Arme“, der sein Vaterland nicht mehr kennt, weil er sich von ihm verlassen glaubt, und der „Reiche“, der sein Vaterland nicht mehr kennt, weil er es in internationalem Hochmut nicht mehr nötig zu haben glaubt, sind im Grunde nur Spielarten derselben Entwicklung. Man pflegt die Gefahr der wurzellosen Massen zu überschätzen und verkennt dabei die vielfach nicht geringere Gefahr der ebenfalls wurzellosen, aber um so einflußreicherden Spitzen.

Es gibt sehr bald vernünftige Menschen, die die Gefahr dieser Gegensätze für die Gesamtheit erkennen. Es dauert aber sehr lange, und es dauert im Grunde bis heute, diese Erkenntnis zu wirtschaftlichen und politischen Gegenmaßnahmen zu gestalten. Der erste Weltkrieg geht verloren; man glaubt den Grund zu erkennen. Aber die Folgerungen werden nicht in einer Klarheit gezogen, die dieser Erkenntnis entspricht. Die nach dem ersten Weltkrieg zweifellos einsetzende Verbesserung des Wohnungswesens ist zwar eine Folge dieser Erkenntnis; sie reicht aber als Teilmaßnahme nicht annähernd aus, der Weiterentwicklung des Unheils zu begegnen. Man spricht und schreibt über „Volk ohne Raum“. Aber auch die klarsten Erkenner dieser Zeit übersehen, daß wir zwar *innerhalb* der Großstädte ein Volk ohne Raum geworden sind, daß wir draußen auf dem Lande noch vielfach Raum genug haben. Es ist eine nur schwer übersehbare Wechselwirkung von Ursache und Folge, daß den Menschen gerade dort der Raum fehlt, wo in wenigen Jahrzehnten viele Tausende von

Räumen geschaffen werden. Und daß andererseits draußen auf dem Lande, wo die kümmerlichsten Wohnungsverhältnisse sind, noch hinreichender Raum vorhanden ist.

Trotz dieser dämmernden Erkenntnis gilt es vor und nach der Jahrhundertwende als höchstes Ziel kommunal-politischen Strebens, Großstadt zu werden. Pläne werden entworfen, die auf immer zunehmendes Wachstum zielen; Industrien aller Art werden herangezogen; Verkehrsmittel zur Ermöglichung immer weiterer Konzentration geplant und gebaut. Man rechnet fast selbstverständlich damit, daß dieser Weg immer so weitergehen müsse. Das tun nicht nur die Kommunalverwaltungen, das tun nicht nur die Spekulanten des Grunderwerbs, das tun auch alle Behörden und die Gesetzgeber. Träger der Steuern sind die Großstädte; die ländlichen Bezirke werden staatliche „Zuschußgebiete“. Die aufdämmernde Erkenntnis der Großstadtschädigung führt nur sehr langsam zu praktischen Maßnahmen. Es dauert Jahrzehnte, bis Wissenschaft und Regierung die Bedenken gegen die Großstadt klar aussprechen und auf Gegenwirkungen sinnen. Hierbei schadet auch, wie immer im menschlichen Leben, die über das Ziel hinausgehende Übertreibung: Die einen sagen, Großstädte sind Lebensgebilde, die trotz aller menschlichen Gegenversuche wachsen und wachsen werden; man soll nicht den Versuch machen, sie zu begrenzen. Und das Gegenteil zeigt das Wort Bismarcks: „Großstädte sind des Teufels; sie müssen vernichtet werden.“ Bis in unsere Tage hinein kann man in Fachzeitschriften lesen, welche Torheit es sei, über die Begrenzung der Großstädte überhaupt nachzudenken oder gar Vorschläge zur praktischen Wirkung zu machen. Selbstverständlich kann man nicht plötzlich aufhören, die Großstadt weiterzubauen. Selbstverständlich kann man keinem freien Bürger verbieten, in die Großstadt zu ziehen. Aber für den ernsten Städtebauer und für den ernsten Politiker gibt es sehr wohl Maßnahmen, die Entwicklung in vernünftige Wege zu leiten. Hierbei muß man an der Wurzel anfangen. Großstädte sind nur sehr bedingt Fluchtpunkte nicht arbeitender Rentner. Sie waren und sind zumeist Ziele der arbeitenden Bevölkerung. Man kann sehr wohl Arbeitsplätze, die nicht an die Großstadt gebunden sind, hinausverlegen. Wenn das bisher nicht in nennenswertem Umfange geglückt ist, so liegt das an dem fehlerhaften Versuch einer solchen Hinausverlegung. Man kann nicht auf das Dorf irgendeine großindustrielle Anlage hinlegen und hierzu vielleicht eine Gruppe von Kleinsiedlungen für die Arbeiter. Eine solche Maßnahme ergibt keine zufriedenstellende Lösung. Der Arbeiter auf dem Lande will nicht nur seine Arbeitsstätte und eine ihm vielleicht sogar wesensfremde Wohnstätte haben; er will mehr. Er will Bildungsmöglichkeiten für sich und seine Kinder haben, Kaufläden zu mannigfachem Einkauf, Stätten zur Zerstreuung und Erholung. Kurz, er will ein Stückchen Stadt haben, das ihm ein gewisses „Ausleben“ gestattet. Wenn wir den gewerblichen Arbeiter ganz allgemein und ohne Eignungsprüfung im einzelnen

zum „Landarbeiter“ machen wollen, ist das vielfach ein zum Versagen verurteiltes Unternehmen. Es wird heute so viel von der Dezentralisierung der Industrie gesprochen. Aber es wird hierbei vielfach die vorerwähnte Folgerung übersehen, daß die Industrie, das heißt die arbeitstechnische Beschäftigung des Menschen, eben nur ein Teil seines Gesamtlebens ist und daß man die Lebensentwicklung nicht rückwärts schrauben kann. Es gibt zu allen Zeiten und auch zu unserer Zeit bei einzelnen das Streben „retour à la nature“. Dies Streben soll man fördern; auch weitere etwa Geeignete auf dies Streben hinlenken. Aber die „Masse Mensch“ kann man nicht einfach zum Landarbeiter im Nebenberuf kommandieren. Man wird auf dem Lande schon etwas in sich Vollständigeres und für das Leben Annehmbareres schaffen müssen als das nackte Hinauslegen einer Industrie und einiger Wohnungen auf das Land.

Nur durch eine planmäßige Beschränkung der Arbeitsmöglichkeit in der Großstadt kann eine wirkliche Beschränkung der Großstadtgröße versucht werden. Die Theorie von der Notwendigkeit der Großstadt als Industriestandort ist nur in begrenztem Maß richtig. Sie ist zum Teil entweder eine gewollte Selbsttäuschung oder, was noch bedenklicher ist, ein nicht eben verantwortungsreiches Umgehen mit der Masse der arbeitenden Bevölkerung. Man stellt es als etwas Wertvolles hin, daß der Arbeiter in der Großstadt bald hier, bald dort je nach der Konjunktur in verschiedenen Betrieben arbeiten kann. Wie aber da eine Verbundenheit mit der Arbeit und der Arbeitsstätte entstehen soll, ist unklar. Ebenso unklar ist, wie dem Arbeiter geholfen werden soll, wenn eine schlechte Gesamtkonjunktur eintritt. Wie denkt man sich in diesem Falle das Leben eines solchen „Arbeitsheimatlosen“? Gewiß ist die Lösung vom Standpunkt der Wirtschaft aus nicht übel. Man braucht sich nie oder selten um das Auf und Ab der jeweils erforderlichen Arbeitskräfte zu sorgen. Kommt heute ein Großauftrag, so sind morgen die zusätzlichen Arbeitskräfte zur Stelle. Das Arbeitsamt wird zum immer gebebereiten Automaten für Arbeitskräfte. Ausgabe von Massen! Das Großstadtpproblem darf aber weder zum reinen Wirtschaftsproblem noch zum reinen Wohnungsproblem werden. Es ist weit mehr als das alles: Es ist ein *Problem tiefster Menschlichkeit*.

Zu starke Dezentralisierung der Großstadt ist bestimmt keine Lösung der Großstadtfrage. Im Gegenteil. Man soll nicht den Versuch machen, Industrievororte oder nur Wohnvororte rings um die Großstadt zu bilden oder gar den nun wirklich schon überholten Gedanken sogenannter Trabantenstädte oder Satellitenstädte als Ergänzung der Großstadt in ihrem Außengebiet zu verwirklichen. Der Erfolg ist meist ein gegenteiliger: Zwischen diesen Außenstädten und der Grundstadt schließt sich die Bebauung; damit wird die Großstadtentwicklung nur ins Riesenhafte gefördert. Vollends in einem räumlich beschränkten Land wie Deutschland muß immer und immer wieder angestrebt werden, so viel landwirtschaftliches und forstwirtschaftliches Land wie nur denkbar unbe-

röhrt zu lassen. Auflockerung in diesem Sinne ist also ein falsches Rezept. Der in der Presse zum Beispiel erörterte Gedanke, das ganze Ruhrgebiet durch Bebauung der noch landwirtschaftlichen Strecken zwischen den Städten zu einer ganz großen „Gartenstadt“ zu machen, ist einer dieser Irrwege. Hierbei spielt auch die vielfach mißverstandene Frage des Verkehrs eine große Rolle. Wir haben längst erkannt, daß die Großstadt den Arbeitern viel zu weite Verkehrswege zumutet. Die viele Jahrzehnte lang als städtebauliche Grundweisheit angesehene Auffassung, daß Wohnstätte und Arbeitsstätte möglichst getrennt sein müßten, am besten sogar recht weit getrennt, ist inzwischen als Fehler klar erkannt. Der Mensch soll nahe seiner Arbeitsstätte wohnen, natürlich in richtiger Lage und in gesunder Gestaltung. Den Ausgaben für den Verkehr, die in manchem Familienhaushalt eine erhebliche Rolle spielen, ist weit mehr Beachtung zu schenken. Daß zu den wirtschaftlichen Sorgen zu großer Verkehrsentfernung auch gesundheitliche und geistige hinzukommen, sei nur erwähnt. Immer wieder stößt man auf den gleichen Fehler, daß bei der Stadtgestaltung und vollends bei der Großstadtbildung die Frage des Verkehrs und der Wirtschaft als einzige und ausschlaggebende Faktoren genannt werden, aber nicht die wichtigste Frage, die in dem Begriff Mensch und Siedlung verwurzelt ist.

Wir müssen neben den überkommenen Begriffen der Einzelansiedlung, des Dorfes, der Stadt, der Großstadt einen ganz neuen Begriff planmäßig gestalten. Wir dürfen nicht, wie dargelegt, uns dabei beruhigen, das Dorf oder die Kleinstadt „ein wenig zu industrialisieren“. Ebensowenig aber dürfen wir uns dabei beruhigen, die Großstadt als etwas Naturgewolltes und in ihrer Entwicklung Grenzenloses anzunehmen. Bei der Anlegung oder Erweiterung von Siedlungskernen muß künftig die Verbindung ländlicher und gewerblicher Arbeitsmöglichkeiten der Anfang und der Ausgangspunkt unserer Überlegung sein. Diese planmäßige Vereinigung von Land und Stadt zu dem Begriff der neuen „Landstadt“ ist gerade in Gebieten enger Zusammendrängung ein wichtiges Zukunftsproblem. Zunächst kommt es hierbei auf eine planmäßige Bodenkartierung an. Der Landwirt und der Geologe haben das erste Wort, nicht der architektonisch geschulte Städtebauer. Nicht wunderschöne Pläne und künstlerische Perspektiven sind der Anfang einer Landstadt, sondern die Untersuchung des Bodens: Der beste Boden bleibt landwirtschaftlich, der weniger gute wird für die gewerblichen Anlagen verwendet. Hand in Hand mit dieser Vorprüfung werden die verkehrstechnischen Gegebenheiten oder Ausbaumöglichkeiten geprüft. Jetzt erst beginnt die Stadtplanung. Sie umfaßt den Bestand und die Ergänzung der landwirtschaftlichen Gegebenheiten. Sie umfaßt ferner die Schaffung gewerblicher Möglichkeiten. Die neue Landstadt braucht also in starkem Maße tüchtige Landwirte als Leiter und Berater. Für das Gebiet der Landstadt kommt die Umschaltung großer, extensiv bewirtschafteter Flächen in intensiv betreute Mittel- und Kleinbetriebe in Frage. Hier öffnet sich also ein neues Gebiet der

Bodenreform, das nicht nur in der Unterteilung zu großen Grundbesitzes besteht. Die Unterbringung neuer Landwirte auf unterteiltem Großgrundbesitz wird hier durch eine planmäßige Zusammenfassung der neuen, auf beschränktem Boden tätigen Landwirten ersetzt. Bei dieser landwirtschaftlichen Umwandlung spielt auch die Art des Absatzes eine wesentliche Rolle. Je kleiner das einzelne Anwesen wird, und je intensiver seine Ausnutzung, um so wesentlicher ist die schnelle und organisierte Absatzregelung. In dieser Hinsicht sind uns andere Länder, große wie kleine, weit voraus.

Mit gleicher Sorgfalt und mit gleichem Weitblick ist die andere Entwicklung der Landstadt zu regeln, nämlich die der gewerblichen und industriellen Seite. Häufig ist die Ansiedlung von Filialwerken großer, fest fundierter Industrieunternehmungen günstig. So können die finanziellen Anfangsschwierigkeiten ebenso wie die Absatzfragen leichter überwunden werden. Wir müssen uns bei der Bildung dieser Landstädte künftig frei machen von dem Gedanken, ein Ort könne *nur* Industrieort oder *nur* Landort sein. Man müsse die Landbesteller vollauf vertreiben, wenn man Industriearbeiter ansiedeln wolle. Ob die heute so umstritten betonte freie Wirtschaft in der Lage ist, dieses für Deutschland so notwendige städtebauliche Ziel im freien Spiel der Kräfte ganz ohne Lenkung zu erreichen, mag offen bleiben. Der Aufbau des Staates und der Aufbau der Stadt fließen doch weit stärker ineinander, als das in Zeiten wirklich freier Entwicklung zu erkennen ist. Unsere wirtschaftliche und städtebauliche Gesetzgebung darf daher nicht nur im abstrakten Raum theoretische Vorschriften über Enteignung, Städtebau, Bodenregulierung und so weiter treffen, sondern sie muß ganz konkret auf das Ziel der künftigen „Landstadt“ abgestellt sein.

Über die *Größe* oder Begrenzung dieser neuen Landstadt sind feste Werte nicht zweckmäßig. Das Wesen dieser Stadtart als eines Gemisches landwirtschaftlicher und industrieller Betätigung birgt die Größenbegrenzung in sich. In normalen Fällen lässt die Beibehaltung eines Teils der landwirtschaftlichen Betriebe, die beschränkte Ansiedlung von Industrieanlagen, die Unterbringung der Bewohner in guter Lage zu ihren Arbeitsstätten eine Bevölkerungszahl von 20 000 bis 30 000 Einwohnern kaum übersteigen. Vielfach wird die Einwohnerzahl geringer sein. Umgekehrt ist bei besonders günstigen Verhältnissen, zum Beispiel auf der Grenze zwischen gutem Ackerland und minder gutem Industriegelände, die Entwicklung bis zu einer größeren als der vorerwähnten Einwohnerzahl durchaus möglich.

Ein *städtbauliches Schema* für diese neue Landstadt lässt sich nicht geben. Die Anordnung hängt völlig von der Lage und Art des verfügbaren Bodens ab. Ein Stadtzentrum für die öffentlichen Gebäude, die größeren Stätten der Unterhaltung und Erholung, die wichtigeren Büros und Geschäftshäuser wird sich wie bei jeder Stadtbildung ergeben. Ob sich dieses Zentrum aus der Dorflage entwickelt oder unabhängig von ihr neu entsteht, ist eine Ortsfrage. Die

Wohnquartiere und gewerblichen Anlagen werden sich im Gegensatz zu anderen Städten bei der „Landstadt“ selten ringförmig entwickeln; ein Teil des Stadtgebildes soll der Landwirtschaft verbleiben. Dieses landwirtschaftliche Land kann völlig einseitig zum alten Ortskern liegen, je nach der Lage des guten Ackerbodens. Die Wohn- und Gewerbestadt wird sich dann nur nach einer Richtung hin ausdehnen.

Eine weitgehende Auflockerung dieser Landstadt ergibt sich durch ihren landwirtschaftlichen Teil ohne weiteres. Es bedarf hier zumeist keiner künstlichen Auflockerung, die sonst ein wesentliches Element der Stadtgestaltung ist. Die Wohn- und Gewerbegebiete werden daher einen etwas geschlosseneren Charakter tragen können als das sonst üblich ist. Das soll nicht heißen, daß es sich um überenge „Siedlungen“ handeln soll. Die Stadtform muß wieder die Form einer Stadt anstreben. Die „Siedlung“ der letzten Jahrzehnte soll nicht Element der Zukunft für diese Stadt werden. Man sollte von der „Siedlung“ im mißverstandenen Sinne der letzten Zeit überhaupt lassen und dem Wort wieder seine alte, gute Bedeutung geben im Sinne einer Seßhaftmachung auf heimischer Scholle. Die „Siedlung“ muß unbedingt aufhören, ein Gegensatz zur städtischen oder dörflichen Gestaltung zu sein. In den letzten Jahren hat der Hinweis, daß jemand „draußen in der Siedlung“ wohnt, einen bestimmten, unerfreulichen Beigeschmack. *Man soll künftig wieder Städtebau oder Dorfbau betreiben* im alten Sinne, aber im neuen Geist. Man soll wieder Straßen schaffen, seien es Stadtstraßen oder Dorfstraßen. Man soll wieder Stadträume oder Dorfräume gestalten, wie es Jahrtausende gekonnt haben und wie wir es wieder lernen müssen. Die „Siedlungsstraßen“ unserer Tage sagen uns weder heute etwas noch werden sie späteren Generationen etwas von unserer Zeit zu berichten haben, höchstens etwas sehr Negatives. Zu einer Wohnstraße gehört weit mehr als eine Vielheit einzelner Häuser oder eine Summe vieler Doppelhäuser. Es ist die *Gesamtheit*, von der auszugehen ist, das Zusammenfassende, Gemeinschaftliche. Wir müssen wieder im Straßenraum denken und wirken. Solch wirkliches Straßengebilde kann zu allem gestaltet werden: zur mehrgeschossigen Stadtstraße, zur schlichten zweigeschossigen Wohnstraße, zur eingeschossigen Dorfstraße. Ob die Zusammenfassung der Straßen im gelockerten Baublock oder in der Gruppierung von Bauzeilen erfolgt, ist hierbei weit weniger von Belang, als eine eifrige Zeitpropaganda es uns heute vorerzählt. Viel wichtiger ist, daß bei der Gesamtgestaltung dem Verkehr eine klare Richtung gewiesen wird und daß die üblichen Wohnstraßen möglichst vom Staub und Lärm des Verkehrs getrennt liegen. Wichtig ist weiter, daß im Blockinnern oder zwischen den Zeilen hinreichend weite Gartenflächen liegen.

Andererseits soll die Auflockerung nicht etwa in dauernder Wiederholung des freistehenden Einfamilienhauses oder des vielfach langweiligen Doppelhauses gesehen werden. Durch diese irrtümliche Auflockerung in einzelne Bau-

punkte entsteht keine Stadt. Es darf nicht Leitstern der Entwicklung sein, daß einer der Stadtbewohner grundsätzlich den anderen flieht. Auszugehen ist vielmehr vom menschlich Gemeinsamen, vom Verbundensein, vom Gegenseitigen. Die Landstadt der Zukunft soll gewiß keine Großstadt werden, in der der Mensch nur steinerne Häuser und steinerne Straßen kennt. Sie soll aber auch kein Dorf werden mit seinen zwangsläufig hingenommenen Unvollkommenheiten. Die Landstadt soll den Menschen von heute dienen mit allen ergebenen Gaben der Natur, aber auch mit allen Errungenschaften technischen Fortschritts. Die Landstadt soll ein wohnlich freies, aber formgeschlossenes Gebilde werden. Sie soll wie die Städte der Antike, des Mittelalters, der Renaissance den Menschen repräsentieren, der sie bewohnt. Sie soll Ausdruck unserer Zeit sein.

Diese vorgenannten Grundsätze erfordern ein starkes Umlernen in der baulichen Gestaltung. Der alte Weg, daß jede Stadt als immer wachsend angenommen wird: immer größer die Stadt, immer uferloser die Ausdehnung, kann nicht weitergegangen werden. Ein solches Wachstum der Städte ist nicht, wie es uns häufig gesagt wird, ein „natürliches“. Natürlich ist nur, was die Natur erzeugt. Man muß die Raumordnung, die von Verkehrsanlagen, Industriegebieten, Wohnflächen getragen wird, der natürlichen Gegebenheit anpassen. Aber der Ausdruck „Stadtlandschaft“ ist nicht ohne Bedenken. Es ist ein gefährlicher Vorschlag, die natürliche Landschaft und die von Menschen geschaffene Baugestaltung als zwei parallele, gleichartige, wesensübereinstimmende Dinge anzusehen. Ausgangspunkt für die Stadtgestaltung im kleinsten und größten Maßstab muß der Mensch und die Vielheit der Menschen sein, die zusammen werken und wohnen wollen. Hierbei sind alle Berufe einzubeziehen, vom landwirtschaftlichen Beruf bis zum großstädtischen Verkehrsgewerbe und so weiter. Diese Gleichheit und Gleichachtung aller Menschen und der für sie bestimmten baulichen Gestaltungen ist durchaus nicht selbstverständlich, jedenfalls heute nicht mehr. Nicht die Stadt und ihre Bewohner haben ein Vorrecht, sondern eher das Land und seine Bauern. Man muß künftig weniger von „Städtebau und Landesplanung“ reden, sondern eher von „Landbau und Landesplanung“. Und innerhalb dieses Gesamtrahmens muß die Stadt aufhören, etwas Bevorzugtes sein zu wollen. Auch nicht etwa eine Bevorzugung des Reißbretts. Und das Dorf darf nicht, wie in der letzten Zeit, einer gewissen Geringschätzung oder baulichen Willkürlichkeit anheimfallen. Ein derartiger Gradunterschied ist immer falsch. Auszugehen ist in jedem baulichen Raumgestalten vom Menschen und seinen beruflichen und sozialen Erfordernissen.