

lebenswichtig. Wie skizziert, bildet ihre Qualität als Agora eine Grundlage zur Absicherung in Krisenzeiten, in denen auf Selbsthilfe und persönliche nachbarschaftliche Solidarität zurückgegriffen werden muß.

System und Agora tendieren zu Trennung und Isolierung. Sie müssen aber im Interesse einer guten Lebensqualität eng aufeinander bezogen werden, sich häufig sogar überlagern. Eine gute lebensweltliche Verknüpfung von System und Agora ist z. B. besonders für arbeitende Mütter und Väter oder Pflegebedürftige überlebenswichtig, hier gilt es, mit Phantasie und Tatkraft neue Modelle zu entwickeln, z. B. auf dem Feld der Tele-Heimarbeit, der Kooperation von spezialisiertem Krankenhaus und Hauspflege, der Fahrgemeinschaften zur Arbeit oder zum Einkaufen oder der telematisch gestützten Fernuniversitäten mit örtlichen Tutorengruppen. Berufstätige alleinerziehende Mütter sind den unvermittelten Spannungen zwischen beiden Sphären heute zum Teil bis zum Zerreißen ausgesetzt, und an ihnen zeigt sich besonders, wie wichtig eine humane lebensweltliche Verknüpfung von System und Agora ist.⁷² Die reale Entwicklung läuft leider auf eine immer noch wachsende Trennung hinaus. Wie schwierig eine Verbesserung dieser Verhältnisse ist, zeigen empirische Untersuchungen zur ‚Verinselung‘ des Lebens.

Thomas Sieverts, Zwischenstadt, 1991.

Die Verinselung des alltäglichen Lebens

Aus den beschriebenen gesellschaftlichen, ökonomischen und kulturellen Gründen tritt die Zwischenstadt den Bewohnern als eine ‚menschengemachte Natur‘, in Form einer verstädterten Landschaft oder einer verlandschafteten Stadt entgegen, in der der Alltag anders abläuft als in der Alten Stadt. Im Dorf, auch noch in der traditionellen Kleinstadt, hielt die Nahumwelt alle ‚Lebens-Mittel‘ bereit: den Garten, den Laden, die Schule, den Arzt, den Pfarrer, die Verwandten und Freunde. Das Leben verlief in konzentrischen Kreisen: Haus – Hof – Straße – Viertel – Stadt – Land. Dieses Ideal wurde noch im Leitbild der Gartenstadt verfolgt und in dem nach den Bedeutungsebenen von Nachbarschaft, Quartier und Stadt sauber ineinandergeschachtelten Ordnungsprinzip der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“⁷³, die noch bis vor wenigen Jahren das offizielle Leitbild dargestellt hat.

Die historische Entwicklung und mit ihr die Wirklichkeit des Alltags der Zwischenstadt sind über diese Ideale hinweggegangen, wie die folgende einfühlbare und anschauliche Schilderung des Forscher-Ehepaars Hartmut I. und Helga Zeiher in ihrer Arbeit *Orte und Zeiten der Kinder* beschreibt,

eine Schilderung, die die vorhergehenden, eher abstrakt-begrifflichen Abschnitte bildhaft veranschaulicht:

„In den sechziger und frühen siebziger Jahren war in allen Wohngegenden zu beobachten, wie Räume zunehmend spezialisiert und Spezialräume voneinander abgetrennt wurden. Die Straßen wurden mehr und mehr vom dichter und schneller werdenden Autoverkehr geprägt: Fahrbahnen wurden für den Schnellverkehr begradigt und verbreitert, Freiflächen wurden zu Autoparkplätzen, Fußgängerwege wurden verschmälert. Anstelle verstreuter Tante-Emma-Läden entstanden Supermärkte. Die Innenstädte wurden zunehmend von Handel und Dienstleistungsgewerbe besetzt. In den alten Kernen der kleinen Orte gaben viele bäuerliche und handwerkliche Betriebe auf, andere vergrößerten sich und bauten neu am Ortsrand. Gerade die kleinen, engen Orte wurden durch den anwachsenden Autoverkehr besonders belastet. Die Bewohner arbeiteten seltener als früher im Ort, kauften weniger dort ein, suchten dort kaum noch Freizeitbeschäftigungen und Kommunikation.“⁷⁴ Dieser Auflösung von gesellschaftlichem Ortsbezug entsprach auch eine bestimmte, ‚entfremdende‘ Ästhetik: „In die funktionsentleerten Räume drangen neue Gestaltungsbemühungen ein. Begradigungsaktionen sowie die Reduktion der Natur auf gepflegte Grünanlagen zeigen, wie auch ästhetische Normen, durch Warenangebote und Fremdenverkehrswerbung vermittelt, raumspezialisierende Wirkungen hatten. Anstelle der unreflektierten Benutzung trat distanzierende Betrachtung. Was zuvor auf selbstverständliche Weise das Erscheinungsbild von Dörfern und Kleinstädten geprägt hatte, das Ländliche und das Historische, wurde jetzt dem Modernisierten als Dekoration zugefügt.“ (H. und H. Zeiher)

Diese Entwicklung zur Spezialisierung und Trennung beschränkt sich nicht auf die Ortschaften, sie umfaßt auch das ‚freie Feld‘: „Schließlich sei noch auf Veränderungen ganzer Landschaften hingewiesen. Auch hier haben sich Funktionen entmischt. Es gibt Gegenden, die für die Zwecke mechanisierter Landwirtschaft spezialisiert worden sind, gekennzeichnet durch gerade, heckenlose Asphaltwege, kanalisierte Bäche und großflächige Feldeinteilung. Andere sind als Freizeitlandschaften spezialisiert. ‚Naturparks‘, ‚Ferienparks‘, ‚Naherholungsgebiete‘ wurden entsprechend aufgeräumt, bebaut und mit Benutzungsregeln versehen. Wälder erhielten Zufahrtsstraßen und Parkplätze, wurden mit Trimmeinrichtungen und Grillplätzen möbliert.“ (H. und H. Zeiher)

Diese anschauliche Beschreibung schildert das Entstehen des räumlichen Rahmens für eine noch immer wachsende ‚Verinselung‘ des Lebens. Als getreues Abbild einer sich arbeitsteilig spezialisierenden Gesellschaft ist das

Alltagsleben heute in räumlichen und zeitlichen ‚Inseln‘ mit spezialisierten Funktionen organisiert, die untereinander über Verkehrswege verbunden sind, die selber meist keine Lebensqualität vermitteln können. Schon das Leben der kleinen Kinder spielt sich in spezialisierten Orten als verinselte Lebensräume ab – Spielplatz, Kindergarten, Hort, Schule, Sportverein, Musikunterricht etc. –, die untereinander in der Regel durch für Kinder gefährliche Straßen verbunden sind, auf denen kleinere Kinder bis zu mindestens zehn Jahren deswegen auf die Begleitung durch Erwachsene angewiesen sind.

Diese ‚Verinselung‘ in immer mehr Bereichen und über immer weitere Entfernungen setzt sich in der späteren Jugend und mit dem Erwachsenwerden fort: Die Aktionsräume haben sich längst gewandelt: von konzentrischen Kreisen belebter Bereiche zu spezialisierten Punkten, die sternförmig über unbelebte Verkehrsräume (und damit ‚tote‘ Verkehrszeiten) mit dem Lebensmittelpunkt der Wohnung verbunden sind. Auch diese sternförmige Konfiguration kann sich noch auflösen in Richtung mehrerer Lebensmittelpunkte, die auf ein ‚nomadisches‘ Stadtleben verweisen. Pendelzeiten von zwei bis drei Stunden am Tag zwischen Wohnung und Arbeitsstelle sind in manchen Großstadtglomerationen nicht unüblich.

An dieser Organisationsform des Alltags, die zu einer Bedeutungsabnahme und zu einer Verarmung der Nahumwelt geführt hat, läßt sich zumindest kurzfristig kaum grundsätzlich etwas ändern. Dazu ist sie zu stark gesamtgesellschaftlich bedingt. Sicherlich muß man mit allen Mitteln anstreben, die Nahumwelt für die kleinen Kinder so umzugestalten, daß sie als Lebensraum in konzentrischer Ausweitung selbständig entdeckt und angeeignet werden kann. Aber schon für die älteren Kinder hat sich die alte Einheit von räumlicher Nähe, Aktivität und Ereignissen nicht revidierbar aufgelöst, weil diese bereits von einem reichhaltig spezialisierten Angebot Gebrauch machen, das gar nicht überall in der Nahumwelt der Wohnung vorhanden sein kann. Bestenfalls können Radwege und öffentlicher Nahverkehr dafür sorgen, daß Kinder ab 8 bis 9 Jahre diese Angebote selbständig und gefahrlos erreichen können.

Studien der alltäglichen und sonntäglichen Aktionsräume selbst von Leuten mit großer räumlicher und zeitlicher Dispositionsfreiheit, wie z. B. von Fellows des Wissenschaftskollegs, haben gezeigt, daß die nicht motorisierten Aktionsräume des Einkaufens und des Spazierengehens einen Umkreis von max. 1 km für das Einkaufen und 2 bis 4 km für das Spazierengehen kaum überschreiten: Gibt es in diesem Bereich keine attraktiven Nahversorgungs- und Naherholungsmöglichkeiten, wird meist das Auto, und nicht der öffentliche Nahverkehr, benutzt, um naturnahe Gebiete bzw. Versorgungszen-

tren zu erreichen. Auch Kinder sind dann auf diese von ihnen kaum beeinflussbaren Verkehrsmittel angewiesen. Damit ‚verinselt‘ sich auch die offene, nicht spezialisierte Freizeit, ja sogar das Spazierengehen.

Man muß es vielleicht noch einmal betonen: Die typische netzförmige Erschließungsstruktur und die Verteilung hochspezialisierter Funktionen auf je unterschiedliche Zentren, die jeweils ihren eigenen ökonomischen ‚Gesetzmäßigkeiten‘ der Erreichbarkeit und ihrer Einzugsgebiete entsprechend an unterschiedlichen Standorten liegen, ermöglichen zwar den Bewohnern mit Auto, wie im Vergleich von System-Charakter und Agora-Charakter gezeigt, sich ihre eigene Metropole ‚à la carte‘ in Form hochspezialisierter Lebensinseln zusammenzustellen, schließt aber die Nichtautofahrer, und das ist – man kann dies gar nicht oft genug betonen – auch bei uns, in einer hochmotorisierten Gesellschaft, mehr als die Hälfte der Bevölkerung – mangels eines häufig genug verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmittels von einer selbstbestimmten Nutzung der Zwischenstadt aus. Dieses Problem ist auch mit dem herkömmlichen öffentlichen Nahverkehr nicht zu lösen, weil der diffuse, flächige Charakter keinen konventionellen ökonomischen Bahn- oder Busbetrieb in der erforderlichen Taktfolge zuläßt.

Das Problem läßt sich aber nicht auf den Besitz oder Nichtbesitz eines Autos reduzieren, es geht um die Lebens- und Entfaltungsrechte von Bevölkerungsgruppen, die aus vielerlei Gründen benachteiligt sind: z. B. um Kinder aus ‚unvollständigen‘ Familien ebenso wie um die wachsende Zahl alter und behinderter Menschen, die einem ‚systemgeprägten‘ Leben nicht mehr gewachsen sind, aber auch die traditionelle Geborgenheit in Familie oder Gemeinde nicht mehr haben. Es ist eine offene, unbeantwortete Frage, wie die Zwischenstadt im Sinne des Agora-Charakters so organisiert werden könnte, daß ihre kulturelle und ökonomische Vielfalt auch von in unserer Gesellschaft Benachteiligten genutzt werden kann. Ein recht guter Maßstab für die Qualität als Lebensraum, als Agora, sind die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen. Denn eine Zwischenstadt, die gut ist für Kinder und Jugendliche, wäre auch gut für Erwachsene und Alte, und hätte gleichzeitig auch ökologische Vorteile, weil sie im alltäglichen Lebensraum so organisiert werden müßte, daß man sie ganz überwiegend ohne herkömmliches Auto benutzen kann.

In der Organisation des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) liegt heute eines der großen ungelösten Probleme, wahrscheinlich auch deswegen, weil unsere Phantasie blockiert wird durch die übermächtigen Konventionen von ‚Bus und Bahn‘ einerseits und ‚Auto‘ andererseits.

Auch die Hoffnungen auf eine Verringerung von motorisiertem Verkehr

durch Telekommunikation führt leider nicht weiter: Beim Transport von Personen und Waren wird man sich nicht darauf verlassen können, daß die mediale Kommunikation allzu vieles substituiert, denn „die Kombination von mehr Leuten und mehr Autos in Verbindung mit mehr frei verfügbarer Zeit sowie mehr Dienstleistungsstandorten resultieren in einer Mobilitätsstruktur, die kaum – oder ehrlicher gesagt – überhaupt nicht reduzierbar erscheint. Damit findet man auch kaum Unterstützung für eine Veränderung der Aufteilung des Verkehrs (*model split*) zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Man behauptet, daß die Informationstechnologie Werkzeuge bereitstellt, die Fahrten durch elektronischen Informationsaustausch zu ersetzen: Keine Untersuchung rechtfertigt diese Annahme. Im Gegenteil, manche Untersuchungen haben gezeigt, daß Leute, die zu Hause arbeiten – meist zwischen 35 und 50 Jahren alt, mit guter Ausbildung und freiberuflich tätig – meist Wohnhäuser in kleinen Orten oder auf dem Lande mit schöner Landschaft und in der Nähe eines Golfplatzes wählen. Diese Leute fahren zwar seltener, dafür aber längere Strecken und immer mit dem Auto.“⁷⁵

Karl Ganser vertritt zu diesem Problem folgende Meinung: „Natürlich ist es sinnig, soviel Verkehr wie möglich zu bündeln, wo die räumlichen Voraussetzungen dafür vorhanden sind, um den nun einmal vorhandenen ÖPNV besser zu nutzen. Und natürlich, möchte ich hinzufügen, sollte alles dafür getan werden, daß möglichst viele Arbeitsstätten, Läden und Schulen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können, auch wenn es hierfür – wie wir es gezeigt haben –, ziemlich enge Grenzen gibt.“ T. S.

Karl Ganser weiter: „Die heute vorhandene Siedlungsstruktur in den Agglomerationen ist nicht ‚ÖPNV-fähig‘ im Sinne von Massenverkehr. Der Preis wären gigantische Investitionen mit hohen Subventionen oder eine riesenhafte Umsiedlungsaktion an die Haltestellen des Massenverkehrs. Beides ist gleichermaßen utopisch. Schon jetzt erweist sich so manche der bislang verfolgten ÖPNV-Konzeptionen als ein irreparables Subventionsloch. Der Transport von Personen mit einem ‚kleinen Gefäß‘ in einer möglichst großen Wahlfreiheit von Zeit und Zielort, wird auch in Zukunft die Menge der Verkehrsleistung bedienen. Da ist das ‚Auto‘ prinzipiell im Vorteil. Sein ökologischer Schrecken ist dann genommen, wenn dieses Auto als öffentliches Verkehrsmittel mit einem hohen Besetzungsgrad agiert, in einer Übergangsphase erst drei Liter und dann weniger Energie verbraucht und schließlich ganz mit regenerierbarer Energie angetrieben wird. Damit nun kein Irrtum aufkommt: Dieses neue Auto, organisiert als öffentliches Verkehrsmittel mit hohem Besetzungsgrad, braucht weit weniger Straßenverkehrsfläche als heute in den großen Agglomerationen gebaut ist. Wir werden die Zeit erleben,

wo es viel Platz auf den Straßen gibt, ohne daß solche dazu gebaut werden.“⁷⁶ Von der Realisierung einer solchen Verkehrspolitik scheinen wir weiter denn je entfernt zu sein – wir erleben ja gerade fast allerorten wieder ein ungebremsstes Vordringen des privaten Autos. Auch aus diesem Grunde entfernen wir uns gegenwärtig vom Ideal der lebendigen konkreten Lebenswelt der Agora immer mehr. Die offizielle Raumordnungspolitik des Bundes und die Landesplanungspolitik der Länder verkünden zwar als unstrittiges Ziel die ‚Dezentrale Konzentration‘, die ‚Funktionsmischung‘ und die ‚Stadt der kurzen Wege‘. Die reale Entwicklung läuft jedoch – wie wir immer wieder gezeigt haben – fast genau in die entgegengesetzten Richtungen von weiterer Dispersität, monofunktionaler Konzentration und Zunahme der Reichweite des Autoverkehrs zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs.

Daß dies nicht nur in Deutschland so ist, zeigt folgendes Zitat aus Schweden: „In Schweden, wie in vielen anderen hochentwickelten Ländern, ist der Verstädterungsprozeß seit Anfang der siebziger Jahre stabil. Geographisch haben wir jedoch mit dem verstädterten Land das Gleiche erfahren wie Nordamerika. Der allgemeine Lebensstil, den wir entwickelt haben, ist verbunden mit dem verstreuten Muster aller Einrichtungen über riesige Gebiete. Diese Entwicklung könnte man ableiten aus der Verwandlung einer produktionsorientierten zu einer konsumorientierten Gesellschaft – von einer Produktions- in eine Konsumtions-Landschaft.“⁷⁷ Zum gleichen Thema Häußermann/Siebel: „Haushalte sind heute vollkommen abhängig von einem differenzierten und weiträumig verflochtenen Netz von Verkehrs- und Lieferbeziehungen, das zugleich eine vergleichsweise bequeme Haushaltsführung ermöglicht, aber auch eine umweltschädigende Lebensweise erzwingt.“⁷⁸

Das alltägliche Handeln im ‚feinen Korn‘ der Zwischenstadt

Es besteht Konsens, daß diese Entwicklung nicht unbegrenzt weitergehen kann: Die Planung und Gestaltung von Stadtregionen muß in Zukunft konsequent auf eine nachhaltige Entwicklung und damit auf eine umfassende Kreislaufwirtschaft ausgerichtet werden, wenn sie zukünftige Krisen überleben will. Dies ist eine neue Aufgabe, deren Bewältigung anderer Werkzeuge und Verfahren bedarf als eine auf Wachstum ausgerichtete Planung: Es muß dafür ein neuer Typ von Planung entwickelt werden, der der veränderten Dynamik angepaßt ist.⁷⁹

Auch wenn die Zwischenstadt – im Vergleich zum Bestand – kaum noch wachsen sollte oder gar schrumpft, ist das in keinem Fall mit Stagnation

gleichzusetzen: Denn die Umstrukturierung von Wirtschaft und Gesellschaft setzt sich unvermindert fort und damit die weitere arbeitsteilige Verflechtung der Stadtregion: Sie wächst weiter zu einem zusammenhängenden Lebensraum zusammen.

Das bedeutet laufende Veränderungen auf der Ebene des Alltags. Nur sind diese mit den herkömmlichen Planungsinstrumenten auf gemeindlicher und auf stadtdirektionaler Ebene kaum noch planbar und steuerbar, denn es handelt sich um meist vergleichsweise kleinteilige Maßnahmen der Umnutzung, des Umbaus, des Ausbaus, der Reparaturen und der Modernisierung. Es handelt sich um das Arbeiten im ‚feinen Korn‘ der Zwischenstadt.

Neben den großen Aufgaben des Landschaftsumbaus und neben den großen Projekten, die es auch weiterhin in kaum noch wachsenden und in schrumpfenden Regionen gibt, wird die reale Veränderung im wesentlichen über unzählige kleine Schritte der Pflege, der ohnehin notwendigen Reparaturen und Erneuerungen ablaufen müssen. Das Umgehen mit vielfältigen Nutzungsbrächen, die Umwertungen, die Interpretationen und das In-Wert-Setzen von Ausgedientem werden zu wichtigen Planungsaufgaben, und die sind zu einem guten Teil zuerst einmal *kulturelle* Aufgaben.

Von besonderer Bedeutung für die Erlebbarkeit der Zwischenstadt ist der öffentliche Raum: Die kreative Koordination unzähliger Einzelschritte des alltäglichen Stadtbbaus im öffentlichen Raum mit dem Ziel eines erkennbaren größeren Zusammenhanges ist eine ebenso dringliche und langfristige wie ungelöste Aufgabe: „Das Handeln im ‚feinen Korn‘ unterläuft die bisherigen Planfiguren wie Regionalplan/Gebietsentwicklungsplan oder Stadtentwicklungsplan/Flächennutzungsplan oder Landschaftsplan/Grünordnungsplan, ebenso den Generalverkehrsplan alter Schule.“⁸⁰ Es bedarf einer neuen Perspektive, diese kleinteiligen Alltagsaufgaben der Planung als Bestandteile einer langfristigen Umbaustrategie zu begreifen und einzusetzen. Diese alten, aber in einen neuen strategischen Zusammenhang zu stellenden Aufgaben müssen in ihrer Bedeutung und Tragweite erst einmal anschaulich gemacht werden:

Die beharrliche, kleinteilige und erst über längere Zeiträume wirksame Arbeit an der Realität der Zwischenstadt bedarf deswegen der Verstärkung durch die Arbeit an Vorstellungsbildern, die zeigen, wohin die – für sich gesehen – häufig kleinen und unscheinbaren Maßnahmen führen sollen. Das Prinzip Nachhaltigkeit muß auch mit Hilfe von Leitbildern zuerst im Bewußtsein Platz finden, bevor es real umgesetzt werden kann.

„Hinter den Vorstellungsbildern wirken Leitbilder als ‚verinnerlichte, bildhafte Vorstellungen‘ mit ‚erheblicher Prägekraft‘ in der Ausbalancierung von

Machbarkeit und Wünschbarkeit. Sie dienen der *Orientierung, Koordinierung* und *Motivierung*, in der Verflechtung dieser Funktionen können sie handlungsleitend wirken.“⁸¹

Bilder haben die Eigenschaft, neben quantitativen und qualitativen Informationen auch Emotionen und Stimmungen vermitteln und transportieren zu können. Sie sind auch geeignet, mehrdeutige Aussagen zu machen, und sind damit ein gutes Verständigungsmittel im Alltag, denn sie können eine Brücke der Verständigung zwischen unterschiedlichen Auffassungen bilden, weil diese fast immer einen gemeinsamen Kern als ‚Schnittmenge‘ haben, die sich in den Bildern wiederfindet. Gute Bilder können der Orientierung dienen, sie können zusammenführen und Interessen auf ein anschauliches Ziel bündeln und begeistern.

Die ständige Arbeit am Bild der Zwischenstadt im Alltag der kleinen Planungsschritte ist deswegen eine wichtige, unverzichtbare Aufgabe, doch sie ist nicht ohne Gefahr von Mißbrauch, Abwegen und Abstürzen!⁸² Abweglauern in Richtung einer Manipulation durch Werbung bzw. Pädagogisierung: Versuche, die unübersichtliche Stadtregion durch einprägsame Bilder zu interpretieren, führen leicht, wenn man nicht kritisch aufpaßt, zu mehr oder weniger platten Werbebildern oder aber zu einer Art von Pädagogisierung, die eher abschreckend wirkt. Jede Beeinflussung der Wahrnehmung muß sich an den strengen Maßstäben und an den politischen Gründen messen lassen, die wir mit den Aussagen von Touraine und den sieben Thesen zur Bedeutung der Lesbarkeit der Zwischenstadt im zweiten Kapitel umrissen haben. Denn die Bilder dienen einer veränderten, aktivierenden Wahrnehmung und damit auch der politischen Aneignung der Zwischenstadt.

In diesem Prozeß einer vielschichtigen alltäglichen Aneignung der Zwischenstadt, durch die unzähligen Verrichtungen des Alltags und der täglichen Arbeit, aber auch mit historischen Werkstätten, Aufarbeiten von Heimaterinnerungen, touristischer Neugier etc., werden bei den Menschen durchaus je nach Wohnort, Aktionsraum und Interessen subjektiv differierende innere Bilder entstehen. Diese bleiben jedoch durch wichtige gemeinsame Merkmale verbunden. Innenbilder lenken und ‚färben‘ unsere Wahrnehmung, sie können als Verstärker dienen, bestimmte Zeichen unserer Umwelt als Signale des lebendigen Wandels zu erkennen und mit Zukunftsvorstellungen zu verbinden, die stärker auf einer Umdeutung beruhen als auf einer realen schon abgeschlossenen baulichen Veränderung: Sie stehen für das ‚Prinzip Hoffnung‘ auf eine veränderte Welt.