

Harald Kegl New Urbanism – Bewegung und Strategie für die postmoderne Stadt

Der Sprawl – „Kampfbegriff“ des New Urbanism

Eine der weitreichendsten urbanistischen Visionen des 20. Jahrhunderts, die der Auflösung der Stadt, beginnt sich selbst aufzulösen. Der Traum von einer wahrhaft demokratischen Stadt, die Gleichheit und Freiheit für alle ermöglicht, sollte in der dezentralisierten Stadt verwirklicht werden. Visionäre von Ebenezer Howard bis Frank Lloyd Wright entwarfen die Bilder einer neuen Stadt, die die alte urbane Struktur überwindet zugunsten eines Siedlungssystems, das über das ganze Land verteilt ist und eine Symbiose von Haus und Landschaft ermöglicht. Die USA wurden zum Inbegriff dieser Vision. Robert Fishman nannte eine solche Stadt „die befreite Megalopolis“ (Fishman 1991: 73 ff). Insbesondere die alte Industriestadt mit ihrer Teilung in Zentrum und Peripherie, mit Geschäftsviertel, Wohnbereichen, Industrie- und Handelszonen sollte ersetzt werden durch eine gleichmäßig besiedelte Landschaft, in welcher jeder Zugang zu den natürlichen Schönheiten und den Ressourcen der Landschaft hat. Voraussetzung für diese demokratische Teilhabe an der Landnutzung sollten die modernen Kommunikationsmittel sein – zunächst die Eisenbahn und dann das Auto. Die Vision einer vollkommen dezentralisierten „Stadt-Landschaft“ entsprach in Amerika dem Verständnis der Pioniere, die das

Land nach dessen Eroberung besiedelten. Sie wollten eine neue Ära der Stadtentwicklung einleiten, die sich von der des „alten“ Europa, das sie verlassen hatten, unterschied: Keine Hierarchie, kein Zentrum-Peripherie-Gefälle, keine Steuerung durch ein Machtzentrum sondern freie Entscheidung für jeden, sich anzusiedeln, wo er es wollte als Ausdruck des „American Way of Life“ (Holzer 1996: 119).

Damit gingen die Vorstellungen weit über das hinaus, was in Europa unter Dezentralisierung verstanden worden war, nämlich eine geordnete Suburbanisierung von den Zentren aus, die auf ein klar hierarchisch gegliedertes Sied-

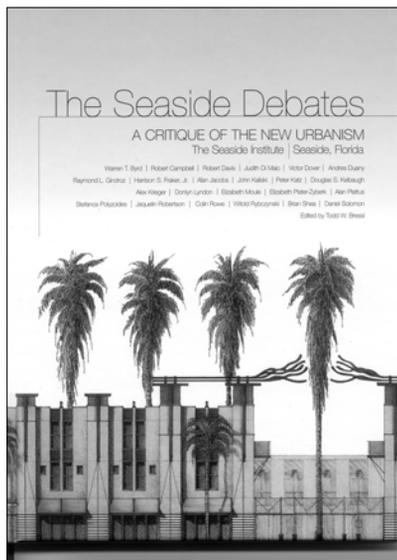


Abb. 1: The Seaside Debates
(Quelle: Bressi 2002)

Auszug aus:

Ursula von Petz (Hg.) (2004): „Going West?“ Stadtplanung in den USA - gestern und heute. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 116

lungssystem abzielte. Howard hatte ein solche vorgeschlagen, mit der der Begründer der Gartenstadt die vorhandene Industriestadt überwinden wollte. Die Pragmatiker der neuen Disziplin Stadtplanung, die international um 1900 entstand, und der Gartenstadtbewegung sahen eine gezielte Bildung von Satellitenstädten vor, die eine Trennung von Stadt und Landschaft aufrecht erhielt und beides zugleich in neuer Weise verknüpfen sollte (Kegler 1987: 92). Die Großsiedlungen und Einfamilienhausgebiete der Nachkriegszeit haben in nahezu allen Industriestaaten Ernüchterung aufkommen lassen. Zersiedlung auf der einen Seite und Schrumpfung auf der anderen markieren das Ende einer im wesentlichen auf industriellem Wachstum beruhenden Stadtentwicklung, und zwar in ähnlicher, wenngleich quantitativ verschiedener Weise in Europa und den USA (Müller/Rohr-Zänker 2001: 35-38; Sieverts 2001: 14-17).

Wright griff diese „Urvorstellung“ des neuen Amerika in seiner Vision der „Broadacres“ auf und entwickelte ein Bild der neuen amerikanischen Stadt für das 20. Jahrhundert – eine *Democracy in Overalls*, welches einige Gemeinsamkeiten mit den Prinzipien der Charta von Athen aufwies, doch wesentlich konsequenter eine ahistorische und grenzenlose Stadtvorstellung propagierte (Wright 1960: 261-264). Es sollte eine Stadt sein, die „überall und nirgends“ liegt – eine Stadt, die auf der „Dimension der Zeit und nicht mehr auf dem Raum aufgebaut ist“ (Fishman 1991: 79). Dies setzte voraus, dass jeder Amerikaner über ein Auto verfügt. Das Auto wurde zum Schlüsselmoment der Entwicklung einer neuen Stadt, besser Stadtlandschaft. Gleichzeitig sollte die Unwirtlichkeit der städtischen Realität, mit ihren sozialen Konflikten, dem nebeneinander sozialer Gruppen im öffentlichen Raum von Straßen und Plätzen, die Probleme des Aushandelns von Nutzungsverteilungen in urbanen Strukturen, das eine Stadtplanung und reale politische Auseinandersetzung notwendig machte, durch „Boardacre“-City überflüssig werden. Die unendlichen Weiten der USA boten (scheinbar) genügend Raum, um den konkreten städtebaulichen überwinden zu können.

Die atemberaubende Naivität dieser Vorstellung verhalf ihr offenbar zu gewaltigem Erfolg. Das Nachkriegsamerika verfügte über die Ressourcen, um die autoorientierte „suburban Nation“ (Duany/Plater-Zyberk 2000: 86ff) Wirklichkeit werden zu lassen. Auto und Einfamilienhaus ersetzten zunächst in den Köpfen und dann in der Wirklichkeit die reale Stadt. Diese beiden Wohlstandssynonyme avancierten zum Ausdruck des *American Way of Life*. Die entstehende neue Stadt erhielt im Laufe der Zeit vielfältige Namen: „Exurb, Spread City, Urban Village, Megalopolis, Outtown, Sprawl, Lurb, ‚The Burbs‘, Nonplace Urban Field, Polynucleated City und ... Technoburb“ (Fishman 1991: 75).

Mit „Levittown“, im Umfeld von New York, wurde in den 50er Jahren der Prototyp dieser neuen „Stadt“ geboren – und nach 50 Jahren hat sich dieser Typ zu einer „urbanized Area“, letztlich zur „suburban nation“ ausgewachsen mit dem Ergebnis, dass diese Vorstellung des „American Beauty“ sich allmählich in das Gegenteil zu verkehren begann. Nicht erst seit den Amokläufen von Schülern in Vor-

orten von Denver/Bolder ist die soziale Problematik der selbstgewählten „Isolationshaft“ im Einfamilienhaus an der Sackgasse ‚in the center of nowhere‘, die jedwede Gemeinschaftlichkeit verloren hat (Kunstler 1994: 185) und in die sich inzwischen mehr als 60% der Amerikaner begeben haben, deutlich geworden. Der „suburban Sprawl“ wird zunehmend zu einem der zentralen Themen der öffentlichen Debatte.

Von Anbeginn der Debatte über die Zukunft der amerikanischen Stadt konkurrierte die radikale Position eines Wright mit der der „City Beautiful“-Bewegung, die sich seit der Jahrhundertwende vornehmlich in den Küstenregionen der USA verbreitet hatte. Zwar verfolgten deren Verfechter auch eine Stadt, die sich mit der Landschaft vereint, jedoch ging es ihnen stets um die Gestaltung eines urbanen Lebensraumes und nicht um die Ablösung dessen durch die Bewegung im Automobil. Ihr Ziel bestand im Wandel der vorhandenen industriellen Großstadt und in der Schaffung einer neuen Landschafts-Stadt. Dabei knüpften sie ausdrücklich an europäischen Traditionen der realen Gartenstadtbewegung, aber auch an denen der

Landschaftskunst an. Wichtigste Vertreter dieser Bewegung waren Landschaftsarchitekten wie Olmstedt und Nolen, aber auch Developer wie Merrick oder Stadtplaner wie Burnham. Sie entwarfen Visionen und bauten Raumstrukturen, vom Landschaftspark bis zur Gartenstadt, von der urbanen Wasserfront bis zum großstädtischen Zentrum. Dabei griffen sie sowohl auf architektonische Vorbilder aus Europa, wie z.B. die spanische Baukultur, als auch auf neue amerikanische Ausdrucksformen wie den Art Deco zurück. In diesen Traditionen liegen die Anknüpfungspunkte für den heutigen New Urbanism (Lejeune 2000: 71).

Nach den Erfahrungen, dass die Vision von Wright in den endlosen „Mobile Home“-Gebieten des mittleren Westens oder den stereotypen Mittelklasse-Siedlungen zwischen Chicago und Miami verendete und andererseits die Ideen Olmstedts in Gated Communities der Oberschichten oder den Kunstrasenlandschaften der Vorgärtenkultur ihre sinnentleerte Verwirklichung fanden, wird nunmehr seit gut 10 Jahren unter dem Banner eines „New Urbanism“ die Quadratur des Kreises versucht – in Ansätzen durchaus erfolgreich: Es geht dabei um eine neue Stadt-Landschaft, die aus dem Umbau der nahezu total suburbanisierten und einem nach wie vor unter starkem Wachstumsdruck

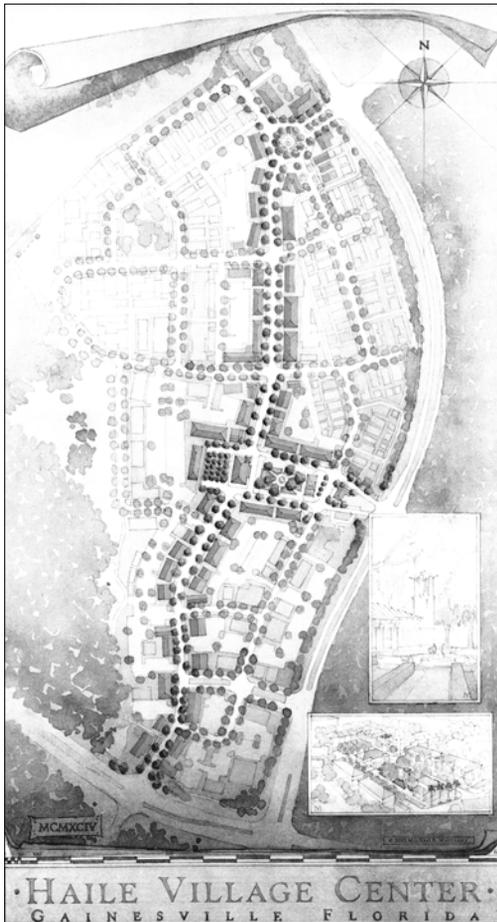


Abb. 2: Plan von „Haile Village Center“

(Quelle: Begleitmaterial zum X. CNU-Kongress, Miami, 2002)

liegenden „Landschaft“ zu gestalten wäre. In dieser sollen sich Elemente vergangener Hoffnungen ebenso wiederfinden wie neue Möglichkeiten, die die postmoderne Gesellschaft zu bieten hat. Ein konstitutives Moment ist dabei die bauliche RE-Urbanisierung, die durch ein Konstruieren von städtebaulicher Raumkultur eine soziale wie ästhetische Bindungskraft für die Bewohner erzielen soll. Traditionen, Nachbarschaft, Fußläufigkeit, funktionelle Mischung, differenzierte Angebote an Wohnformen, Wiedergewinnung von urbaner Kultur in brachfallenden monofunktionalen Gebieten wie Shopping-Centres oder Infrastrukturarealen sind Kriterien, die die Ideale einer humanen Stadt wieder erstehen lassen. Doch diese Ansätze treffen auf eine Gesellschaft, die es in weiten Teilen verlernt hat, im offenen städtischen Raum zu leben und sich zu artikulieren. Es geht um den Versuch, durch städtebauliche Mittel eine neue soziale Bindungskraft für die postmoderne Gesellschaft zu entwickeln. New Urbanism versteht sich, bei aller Offenheit der Ziele, aber bei klarer Kritik an suburbanen Zuständen, als Gegenentwurf zum bisherigen städtebaulichen Ausdruck des „American Way of Life“ (CNU/Charter 1999: 5-10).

Am Ende des 20. Jahrhunderts erlebt die Polarisation in der Debatte um die Zukunft der Stadt eine Wiederbelebung, wenngleich in neuer kultureller Konstellation. Es wird der Versuch gestartet, Poesie, menschliche Dimension und Tradition in den Städtebau zurück zu holen und damit eine Debatte um den qualitativen Umbau des Sprawl eingeleitet. Diese Position des New Urbanism deutet eine wichtige Richtung an: die Stadtbaukunst für die postmoderne Urbanisierung neu zu erfinden und der Ästhetik einer Stadt ohne Eigenschaften, wie sie Rem Koolhaas programmatisch als Zukunftsvision aus der neuen Quantität der urbanen Architektur der Großstädte abgeleitet hat, eine andere, aber ebenso konstruierte Zukunft für die Weiten des suburbanisierten Landes entgegenzusetzen (Speaks 2002: 67).

New Urbanism: Bauprogramm und Bewegung

In den 1970er Jahren formierten sich Kritiker am Sprawl an der Yale-Universität und begannen erste Konturen einer Städtebaureform zu entwickeln. 1993 schließlich erfolgte die offizielle Gründung des „Congress for the New Urbanism“ (CNU) und Florida wurde „the State of the New Urbanism“ – eines der ersten Experimentierfelder der entstehenden Bewegung (Kegler 1998: 335 sowie Brain 2002: 1). Seit 1981 verfügte die entstehende Bewegung über ein erstes Referenzprojekt: Seaside.

Mit Seaside, der Resort City am Golf von Mexiko, traten die Akteure des späteren New Urbanism erstmals an die Öffentlichkeit. Die Mitbegründer des CNU, Duany und Plater-Zyberk, entwarfen den Masterplan. Im damals noch weitgehend von Touristen unberührten Panhandle, dem Nordwesten Floridas, wurde i. w. S. der Grundstein für eine Umbaustrategie des suburban Sprawl gelegt. Zugleich ist Seaside von Anbeginn Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen um die Art der Reform, die Folgen des eingeschlagenen Weges oder die Auswirkungen auf die

Entwicklung der „Regional City“. Seaside begann eine Art Laboratorium lebendiger Auseinandersetzung um die Städtebaureform dar. Die „Seaside Debate“, veranstaltet vom Seaside-Institut, einer Art Begleitinstitut für die Praxis des New Urbanism, ist beredter Ausdruck dessen (Bressi 2002). Doch nicht nur die sichtbaren und damit auch bewertbaren Projekte des CNU heben Florida als eine Hochburg des New Urbanism und eben als ein Laboratorium des Suburbia-Umbaus heraus. Hier sind auch die wichtigsten Forschungs- und Ausbildungsstätten konzentriert. Neben der Universität Miami, School of Architecture, stellen die staatliche Florida Atlantic Universität sowie das New College of Florida oder das Rollins College wichtige Stätten dar, die sich dem New Urbanism widmen. Doch im Laufe der 90er Jahre hat sich New Urbanism an vielen anderen Universitäten der USA platziert und Kalifornien sowie Maryland sind zu weiteren wichtigen Standbeinen des New Urbanism geworden.

Im Verlauf des praktischen Experimentierens haben sich fünf planerische Strukturelemente sowie vier wesentliche methodische bzw. instrumentelle Bausteine des New Urbanism herausgebildet:

Die Strukturelemente:

- a) für den Siedlungsneu- bzw. Umbau im Wachstumsbereich: die qualitative Veränderung des Sprawl durch „TND“ (Traditional Neighbourhood Development), d. h. die Wiederentdeckung und Neuinterpretation der Kleinstadt unter Bezugnahme auf Prinzipien des Städtebaus vom Beginn des 20. Jahrhunderts in Europa und den USA;
- b) für den Umbau im Bestand: „Infill“, d. h. die Umwandlung von brachgefallenen Arealen des Großhandels, des Dienstleistungs- und Verkehrssektor in fußgängerorientierte Mischgebiete mit großem Verdichtungsgrad, bei wenig geschossiger Bauweise;
- c) für die Ausprägung von Randbereichen: „Transect“ und „Urban Growth Boundaries“, d. h. die Ausbildung von Übergangszonen und Wachstumsgrenzen der bebauten Strukturen, die über mehrere Stufen bis in die geschützte bzw. abgegrenzte Landschaft reichen;
- d) die Entwicklung von neuen Orten



Abb. 3: „Die Grenze zwischen Stadt und Land“ – der sich ausbreitende Sprawl mit Mobile Homes zwischen Denver und Bolder in Colorado
(Quelle: National Geographic, Nov. 1996, Washington, S. 99)

ZONING CODE - TOWN of SEASIDE

	☆	☆	☆	☆
	CLASS I RETAIL, RESIDENTIAL & LODGING	CLASS II OFFICE & RESIDENTIAL	CLASS III WORKSHOP	CLASS IV RESIDENTIAL & LODGING
YARD A MANDATORY AREA LEFT FREE OF STRUCTURE MORE THAN 3 FEET IN HEIGHT	 WIDTH: 100 %	 WIDTH: 100 %	 WIDTH: 100 %	 WIDTH: 100 %
FRONT PORCH A MANDATORY UNGLAZED AND OPENED STRUCTURE FRONTING THE STREET	 WIDTH: 100 %	 WIDTH: 100 %	 AT SECOND STORY ONLY	 WIDTH: 100 %
OUT-BUILDINGS AN ANGULAR STRUCTURE PERMITTED IN A DESIGNATED YARD AREA	 AREA: 240 @ MAX	 AREA: 240 @ MAX	 NONE PERMITTED	 AREA: 800 @ MAX
PARKING A PAVED AREA NO LESS THAN 12' BY 20' WITH A MINIMUM 10' WIDE CONTINUOUS ACCESS TO THE STREET	 AREA: 240 @ MAX	 AREA: 240 @ MAX	 AREA: 240 @ MAX	 AREA: 240 @ MAX
BUILDING HEIGHT THE VERTICAL DIFFERENCE BETWEEN THE FINISH OF THE ROOF AND A POINT ON A STRUCTURE				

Abb. 4: Zoning Code – Town of Seaside

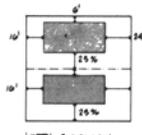
CLASS V
RENTAL & LODGING

CLASS VI
RENTAL

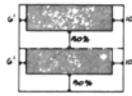
CLASS VII
RENTAL

CLASS VIII
RENTAL

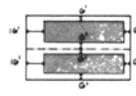
GENERAL PROVISIONS



WIDTH: 90% MIN



WIDTH: 90% MIN



WIDTH: 90% MIN

1. PLANS FOR BUILDINGS, ALTERATIONS AND ADDITIONS MUST BE SUBMITTED TO THE RESIDENT ADMIN FOR APPROVAL

2. VARIANCES SHALL BE GRANTED ON THE BASIS OF AN INTERPRETIVE MEANT

1. THE STREET FACADE MUST OCCUPY THE FRONT SETBACK LINE TO THE MINIMUM DEMAND PERCENTAGE OF THE LOT WIDTH

2. THE LARGER SIDE YARD SHALL BE LARGER THAN DEMANDANT ON THE ZONING MAP

3. CONCRETE OR MASONRY AN UNPAVED DRIVEWAY ACROSSING MUST BE MINIMUM ONE-HALF

4. WOOD FENCES PAINTED WHITE SHALL BE REQUIRED ALONG THE STREET PROPERTY LINE AND ALL POSTING MUST BE IN TYPE I OR II LOTS

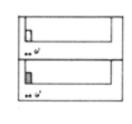
1. THE FRONT PORCH MUST HAVE A MINIMUM LENGTH OF THE DEMANDANT PERCENTAGE OF THE STREET FACADE

2. THE FRONT PORCH MUST HAVE THE MINIMUM DEMANDANT WIDTH

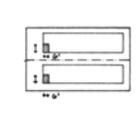
3. PORCH AND WINDOW OPENINGS SHALL BE SQUARE OR RECTANGULAR OF VERTICAL PROPORTION.



WIDTH: 60% MIN



WIDTH: 75% MIN

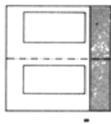
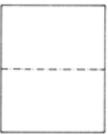


WIDTH: 40% MIN

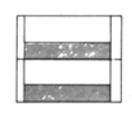
1. THE FRONT PORCH MUST HAVE A MINIMUM LENGTH OF THE DEMANDANT PERCENTAGE OF THE STREET FACADE

2. THE FRONT PORCH MUST HAVE THE MINIMUM DEMANDANT WIDTH

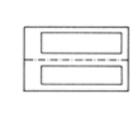
3. PORCH AND WINDOW OPENINGS SHALL BE SQUARE OR RECTANGULAR OF VERTICAL PROPORTION.



AREA: 240 sq ft MAX

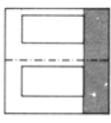


AREA: 200 sq ft MAX

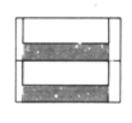


AREA PERMITTED

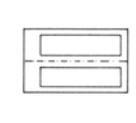
1. BUILDINGS SHALL NOT EXCEED THE DEMANDANT LOT COVERAGE



AREA: 240 sq ft MAX



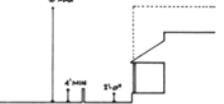
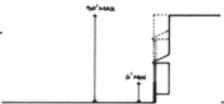
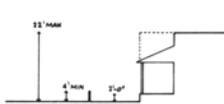
AREA: 200 sq ft MAX



AREA PERMITTED

1. A MINIMUM OF 1 PARKING SPACE MUST BE PROVIDED WITHIN THE DEMANDANT AREA EXCEPT FOR TYPE VI

2. TRUNKS, BENCHES, CAMPERS AND BATTERED EXCEPT AUTOMOBIL TYPES SHALL BE PERMITTED ONLY IN REAR YARDS AND DEMANDANT PUBLIC AREAS.



1. COMPLIANCE WITH DEMANDANT MINIMUM AND MAXIMUM BUILDING HEIGHT IS MANDATORY

2. THERE SHALL BE NO HEIGHT LIMIT EXCEPT REFLECTIONS OR REFLECTIONS OF REFLECTIONS WITH A LOT COVERAGE OF 10% OR MORE

3. THE PRINCIPAL ROOF OF A STRUCTURE SHALL BE GABLE OR HIP WITH A SLOPE OF 8 IN 12

4. A GABLE ROOF SHALL HAVE A PITCH OF 4 IN 12 AND BE PERMITTED ONLY WHEN ATTACHED TO A PRINCIPAL ROOF

5. A RAIN PIPE SHALL BE PERMITTED ONLY AS A FINISHED PIPE BRACKETED BY A CONTINUOUS WOODEN BALUSTRADE

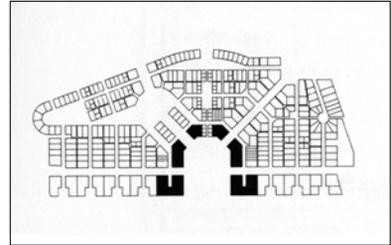
oder der Umbau bestehender an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs: „TOD“ (Transit Orientated Development) und „Pedestrian Pockets“, d. h. die Stärkung vor allem des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs und der Bau von neuen Wohn- und Mischgebieten an den Haupthaltstellen, von denen dann Fußwegenetze mit sogenannten „5-Minute-Walk“-Bereichen ausgehen;

e) für die integrative Gestaltung einer postmodernen Stadtlandschaft: „Regional City“, d. h., ausgehend von der Tatsache, dass das ganze Land „Stadt“ geworden ist, kommt es nun darauf an, die suburbanisierten Areale übergreifend zu vernetzen und zu einer neuen Stadtqualität zu führen, die kulturell, sozial und ökologisch langfristig tragfähig ist.

(Ellin 1999: 93-99; Calthorpe/Fulton 2001: 30)

Auf der methodischen bzw. instrumentellen Ebene haben sich folgende miteinander zu verknüpfende Bausteine als die wesentlichen erwiesen, mit denen Vorhaben umgesetzt werden können:

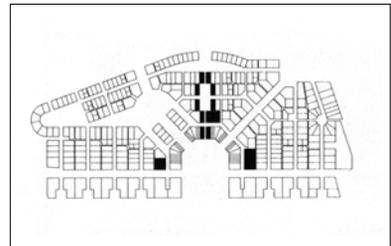
- a) das Verfahren der öffentlichen Beteiligung: „Charrette“, d. h. ein Verfahren der zeitlich begrenzten, radikal öffentlichen und streng umsetzungsorientierten Beteiligung verschiedenster Akteure eines Gebietes an der Planung;
- b) der Plan für die bauliche Entwicklung bzw. den Umbau: der „Masterplan“, d. h. ein Rahmenplan, der die hauptsächlichen Konturen der Entwicklung bis auf die Ebene der Baublöcke und der Parzellen umreißt, dabei jedoch zukünftig veränderbar bleibt (also nicht wie ein deutscher B-Plan festgesetzt wird); der Masterplan ist zugleich das wichtigste Arbeitsinstrument der Charrette;
- c) das Regelwerk für die bauliche Umsetzung: der „Urban Code“, welcher die Typologie der Bauten, aber auch die Gestaltung der Freiräume, der Straßen- und Fußwegenetze sowie der Plätze im Sinne eines verbindlichen Rahmens regelt; der Code wird in den Konturen ebenfalls im Charrette-Verfahren ausgehandelt und dann administrativ festgeschrieben, er stellt den komplementären Teil zum Masterplan dar;
- d) die Umsetzungspartnerschaft: „Privat-Public-Partnership“, d. h. die im gesamten Verfahren angelegte Umsetzungsorientierung unter Marktbedingungen setzt die direkte Beteiligung der Marktakteure (Developer) voraus; damit wird eine Form demokratischer Beteiligung verfolgt, die die Realisierbarkeit am Markt zur Bedingung hat und zugleich über die Charrette und den Masterplan eine Chancengleichheit



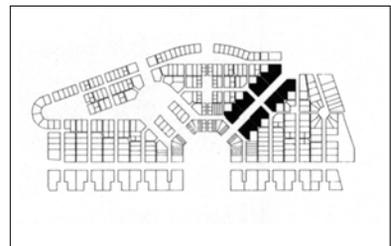
I



II



III



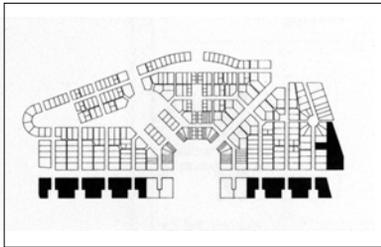
IV

Abb. 5: Zoning Code – Town of Seaside

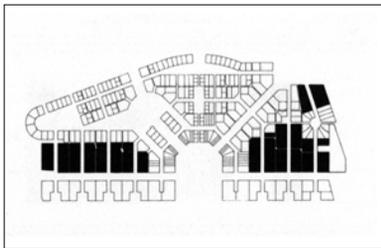
aller interessierten Akteure, einschließlich der öffentlichen Hand ermöglicht.

(Duany/Plater-Zyberk 1992: 21-24; Dutton 2000: 150ff; Kunstler 1994: 249-267)

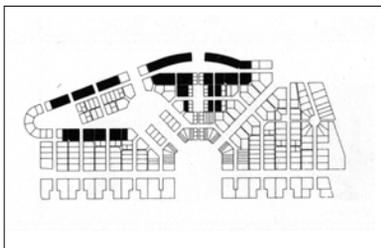
Die ideelle Grundlage für den New Urbanism bildet die 1996 beschlossene ‚Charta for the New Urbanism‘, die auf den räumlichen Ebenen vom Baublock über die Stadt bis zur Metropolregion Handlungsgrundsätze darlegt. Sie umreißen sehr detailliert das, was in Europa mit nachhaltiger Stadtentwicklung zu umschreiben wäre, allerdings sehr viel umsetzungsorientierter und zugleich so offen, dass eine breite Koalition für eine Städtebaureform ermöglicht werden kann (CNU 1999: 13ff).



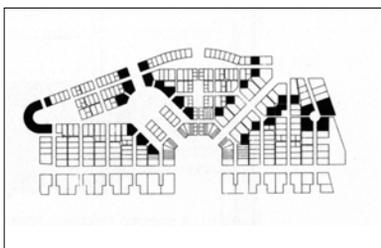
V



VI



VII



VIII

(Quelle: Duany/Plater-Zyberk 1992: 97)

tailliert das, was in Europa mit nachhaltiger Stadtentwicklung zu umschreiben wäre, allerdings sehr viel umsetzungsorientierter und zugleich so offen, dass eine breite Koalition für eine Städtebaureform ermöglicht werden kann (CNU 1999: 13ff). Das macht natürlich die Bewegung auch angreifbar. Andererseits werden damit „Lagerkämpfe“ in isolierten Kreisen minimiert und kontroverse Debatten in das Forum des CNU hineingeholt, was die innere Lebendigkeit der Bewegung erhält. Die Art der Organisation des CNU in Form eines permanenten Kongresses, der jährlich zu Generalversammlungen an verschiedenen Orten der USA zusammentrifft unterstützt diesen offenen Charakter. Hier finden sich die derzeit ca. 2.000 Mitglieder quer durch die Disziplinen wieder: Vom Architekten über den Developer und Umweltaktivisten bis zum Politiker und Verkehrsplaner reicht das Spektrum.

Fügt man das Bild des Spektrums realisierter Projekte zusammen, so ergeben sich erste Konturen eines offenen Bauprogramms, das die Richtung der Reform erkennbar werden lässt (Calthorpe/Fulton 2001: 105ff). Keines der Projekte erfüllt alle Forderungen, wie sie in der Charta des CNU aufgestellt werden, idealtypisch. Der zunächst vornehmliche Adressat dieser Projekte ist die weiße Mittelklasse – auch einer der durchaus verständlichen Kritikpunkte am New Urbanism. Der Hintergrund dieser Orientierung ist, dass der New Urbanism als Planungssystem lediglich die Marktpräferenzen der Akteure des Marktes beeinflussen kann und will (Hall/Pfeiffer 2000: 384). Reformen bleiben an den Rahmen der Marktverhältnisse gebunden und diese sind in den USA weit stringenter und in größerem Maße staatsfern als das in Deutschland der Fall ist. Bis auf ein staatliches Förderprogramm für sozialen Wohnungsbau, HOPE VI, das für besonders problematische Gebiete aufgelegt wurde und welchem sich der New Urbanism auch widmet, gibt es keinen staatlich geförderten Städtebau. Sollen also Reformen greifen, müssen zunächst die hauptsächlichen Träger des „American Way of Life“, eben jene weißen Mittelschichten, angesprochen werden. Erst wenn sich hier eine

Wende am Markt vollzieht, folgen andere soziale Gruppen, so die zentrale These des CNU (Bodenschatz 2000: 29).

Mit der inzwischen kompakten Organisationsstruktur und einem breiten praktischen Anwendungsfeld der Ideen des New Urbansim sind günstige Voraussetzungen gegeben für die schrittweise Durchsetzung von Reformen. Doch darf nicht übersehen werden, dass die reale Ausbreitung des Sprawl in den USA derzeit noch ungleich dynamischer verläuft als die Zunahme von New Urbanism-Projekten. Der weit größte Teil des Gebauten wird immer noch im Sinne der „Subdivision“-Planung für den Sprawl gebaut – 10 Jahre Reform sind noch nicht viel Zeit für die Veränderung des Marktes (Dialer 2002: 35-36)

New Urbanism:

Privater Städtebau zwischen Umbau des Sprawl und Regional City

Zwei Beispiele aus Florida verdeutlichen die Pole, zwischen denen sich zukünftig die Versuche zur qualitativen Steuerung des Wachstums bewegen werden: *Haile Village Center*, ein New Urbansim-Projekt in der Nähe von Gainesville, und das „Regional City“-Projekt der St. Joe Entwicklungsgesellschaft für den *Nordwesten Floridas*.

Seit Ende der 70er Jahre wurde unweit der Universitätsstadt Gainesville ein 1.700-acre Wohngebiet, Haile Plantation, nach den für Subdivisions üblichen Prinzipien des autoorientierten Einfamilienhausbaus erschlossen. Vorrangig Angestellte der Universität zogen hier ein. Seit Anfang der 90er Jahre begann der Bau eines Zentrums durch den Developer, der einem neuen Konzept folgte und nicht den Supermarkt mit riesigem Parkplatz errichten wollte. Das Zentrum sollte als Kleinstadtstraße implantiert werden und entlang differenzierter Platzfolgen eine Mischung an öffentlichen Nutzungen, wie Geschäfte, Restaurants, Pensionen, das Rathaus mit einem öffentlichen Versammlungssaal und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen sowie Wohnangebote für unterschiedliche Bewohnergruppen in zweigeschossigen Reihenhäusern beinhalten. Das Zentrum umfasst ca. 50 acre und ist konsequent fußläufig zu erschließen. Die von den Stadtplanern Kramer und Kaskel entworfene romantische Straßenführung erinnert an eine Renaissance der Stadtbaukunst um 1900. Doch die historischen Vorbilder allein taugen nur soviel, wie sie für die soziale und die Marktsituation um 2000 planerisch neu interpretiert werden können. Dies ist in Haile Village Center gelungen. Das inzwischen fertig gestellte Implantat wirkt fremd in den Weiten des Sprawl um Gainesville und wurde deshalb zunächst zögerlich angenommen. Schließlich hat es sich durchgesetzt (Bodenschatz/Kegler 2000: 52-54).

Gleichzeitig besteht weiterhin der Expansionsdruck. Einen Weg, diesen in qualitativ neue Bahnen zu lenken und auf diese Weise ökonomisch zu verwerten, beschreitet die St. Joe Company, der größte Landbesitzer der USA, mit Sitz in Jacksonville, Florida. Hervorgegangen aus einem Forst- und Holzverarbeitungsunterneh-

men, betreibt diese Gesellschaft über eine Reihe von Tochterunternehmen private Regionalentwicklung. Faktisch der gesamte Nordwesten des Bundesstaates Florida wird durch St. Joe entwickelt. Das Unternehmen verfolgt dabei einen sehr komplexen Marketingansatz. Es geht nicht nur um Erschließung und Vermarktung von Bauflächen, sondern um einen holistischen Ansatz: Von der Infrastruktur, über Naturschutz bis zum Bau und Betrieb von Resort-Cities, vom Flugplatzbau bis zu Renaturierungen reicht das Spektrum der Entwicklungstätigkeit des Unternehmens. Der Staat hat sich auf die Rolle des Festsetzens von Grenzen für den Verbrauch natürlicher Ressourcen, insbesondere die Wassereinzugsgebiete und einige Naturreservate, sowie auf die Ausweisung von Militärbasen und Bundesstraßen beschränkt. Alles andere entwickelt St. Joe.

Kern des regionalen Entwicklungsprogramms ist eine Kaskade von 15 Resort-Cities entlang der Golfküste, die weitgehend im Bau sind. Diese greifen viele der Prinzipien des New Urbanism auf. So werden sanierte Kleinstädte und keine Hotellandschaften errichtet, Naturschutzgebiete als Pufferzonen angelegt und Fußläufigkeit garantiert. Dazu kommen Dienstleistungszentren und ein Regionalflugplatz sowie eine Reihe von Wohnanlagen, die – und das ist bemerkenswert – sowohl als Subdivision (z. B. James Island) als auch als „Traditional Neighbourhood Development“-Anlagen des New Urbanism ausgebildet werden – je nach Marktlage. Es ist eine „Regional City“ im Bau, die ein Stadtwachstum jenseits des Sprawl verfolgt – ein Musterland der Freizeitwirtschaft für den weißen Mittelstand. Das Durchsetzen von neuen städtebaulichen Prinzipien gerinnt zum sozialen Balanceakt. Die regionale Entwicklung durch große Developer stellt eine der wichtigsten Herausforderungen, mit Chancen, aber auch Risiken einer „neofeudalen Entwicklungssteuerung“ dar. Das hat der X. Kongress des New Urbanism in Miami 2002 kontrovers erörtert (www.cnu.org, www.joe.com).

Ein Fazit

Der Ausgang des Experiments eines „New Urbanism“ ist offen. Darin liegt eine Stärke der sich etablierenden Städtebau-Reform-Bewegung. New Urbanism ist einer sektenhaften Abschottung in isolierte Fachzirkel abhold. Die Bewegung hat eine Struktur aufgebaut, die es ihr ermöglicht, effizient über Disziplinengrenzen hinweg zu kommunizieren, sich eine mediale Öffentlichkeit zu schaffen, durch gebaute „Produkte“ Referenzen zu erzeugen, neue Verfahren einer aktivierenden Beteiligung ganz unterschiedlicher Marktakteure am Planungsprozess zu entwickeln, sich über verschiedene Institutionen zu reproduzieren und sich selbst kritisch voran zu treiben. Die Architektur ist am Markt orientiert, was für europäische Augen bisweilen befremdlich wirkt. Doch der Städtebau wird als dominantes öffentliches Gut strikt einem – öffentlich erarbeiteten – Code unterworfen, der eine Art Qualitätssicherung für den Raum darstellt, was inzwischen auch viele Developer als ertragssicherndes Element erkannt haben.

In den USA laufen Entwicklungen ab, die in vielem etwas vorweg nehmen, was auch in Europa z.T. in abgemilderter Form stattfinden wird. Europa kann aus einem reichen Erfahrungsschatz der städtebaulichen und regionalen Entwicklung insbesondere der Revitalisierung altindustrieller Areale, des Umgangs mit Stadtzentren oder der Entwicklung eines wirksamen öffentlichen Nahverkehrs sowie einer Hochbaukultur einiges in einen möglichen Diskurs einbringen. Umgekehrt sind die Erfahrungen aus den USA im Umgang mit einer der größten Herausforderungen der Stadtentwicklungspolitik, dem Sprawl, unter den Bedingungen des Übergangs zu einer postindustriellen und zugleich vermehrt privat betriebenen Stadtentwicklung für eine Qualifizierung eigener Strategien in Deutschland/Europa außerordentlich nützlich, ohne mechanisch kopierbar zu sein. Z. B. könnte eines der wichtigsten Elemente des New Urbanism, das Charrette-Verfahren, für die Beteiligung von Bewohnern beim Stadtumbau von Interesse sein. Erste Versuche dies auf die Bedingungen der schrumpfenden Städte in Ostdeutschland anzuwenden verliefen erfolgreich (www.dr-kegler.de, www.charrette.de). Besonders wichtig ist jedoch die Erfahrung beim Aufbau einer öffentlichen Bewegung für die Reform des Städtebaus, wie sie der CNU darstellt (Bodenschatz 2003: 278/279).

Mit dem ersten European Council für einen EURBANISM, der Anfang April 2003 in Brüssel als loser Kreis von etwa 100 Vertretern unterschiedlicher Sichtweisen auf eine Städtebaureform zusammengetreten ist, vollzog sich ein erster Schritt zur Formierung einer europäischen Bewegung.

EURbanism and New Urbanism¹

Sechs Thesen für das erste transatlantische Treffen für eine Städtebaureform in Brüssel im April 2003

Wir plädieren für den Aufbau einer starken Bewegung des europäischen Städtebaus, des EURbanism, und einen intensiven Dialog zwischen dem New Urbanism und dem EURbanism auf der Basis der jeweiligen Erfahrungen.

1. These

New Urbanism bietet dem europäischen Städtebau sehr viele Anregungen. Nicht nur hinsichtlich der praktischen Projekte und des Programms, sondern auch hinsichtlich Institution, Diskurs und Strategie – also als Reformbewegung.

2. These

Europa kann auf ein sehr reiches Erbe des traditionellen Städtebaus zurückblicken, ein Erbe, das allerdings etwas in Vergessenheit geraten ist. Diese Geschichte muss erst wieder in ihrer ganzen Dimension entdeckt werden. Zwei bedeutende Jubiläen im Jahre 2003 unterstreichen die Spanne, in der sich der europäische Städtebau bereits um 1900 entfaltet: der 100. Todestag von Camillo Sitte und der 100. Geburtstag der ersten Gartenstadt Letchworth. Sitte steht für die Rehabilitierung der mittelalterlichen und barocken Stadt sowie für städtebauliche Qualität in der kompakten Stadt und Stadterweiterung, Letchworth steht für geplante qualifizierte Dezentralisierung. Der traditionelle Städtebau war auch während des 20. Jahrhunderts in Europa immer präsent. Einen Höhepunkt erreichte er wieder in den

1970er Jahren, als mit dem europäischen Denkmalschutzjahr eine einzigartige Kampagne zur Rettung der historischen Städte begann. Während in den 1970er Jahren der Schwerpunkt auf der Erhaltung der Städte lag, rückte seit den 1980er Jahren die an der Tradition, insbesondere am historischen Stadtgrundriss orientierte Umgestaltung der alten Städte in den Vordergrund. Dabei spielte der öffentliche Raum eine wichtige Rolle – etwa in Barcelona und Lyon. Die Geschichte des europäischen Städtebaus hat ihre Besonderheiten. Dazu gehören auch die Erfahrungen mit den Diktaturen, vor allem auch in Italien und in der Sowjetunion.

3. These

Die städtebaulichen Erfahrungen in Europa sind andere als die in den USA. Zu allererst spielt die öffentliche Hand in Europa eine stärkere Rolle, und zum anderen ist der Zustand der Zentren der großen Stadtregionen weniger dramatisch als oft in den USA, und die Suburbanisierung ist noch nicht ganz so weit fortgeschritten. Das hat zur Folge, daß das Thema Suburbanisierung in Europa noch nicht ausreichend vertieft worden ist – wir wissen hier viel weniger über die Suburbanisierung und deren Folgen als in den USA. Das gilt auch für das Thema „Qualifizierung von Suburbia“. Auf der anderen Seite kennen wir seit den 1970er Jahren eine breite Palette an Projekten der Erhaltung und des Umbaus der kompakten Stadt sowie der Konversion nicht mehr gebrauchter Industrie-, Hafen-, Bahn- und Militärf Flächen. Hier liegt zweifelsohne ein größerer Erfahrungsschatz vor als in den USA, der aber nicht systematisch aufgearbeitet und verbreitet ist.

4. These

In Europa gibt es kein Netzwerk, das nur annähernd den Netzwerken in den USA (New Urbanism, Smart Growth usw.) gleicht. In Europa gibt es sehr isolierte Zirkel, die sich mit Städtebau beschäftigen. Diese Zirkel liefern oft sehr wichtige Beiträge, die aber aufgrund der Isolation nur begrenzt Wirkung zeigen. Es gibt räumlich isolierte Diskurse, es gibt thematisch isolierte Diskurse, und es gibt disziplinär isolierte Diskurse. Das ist ein Hintergrund für die strategische Schwäche des EURbanism.

5. These

Wichtig für eine strategische Offensive des EURbanism ist eine klare Unterscheidung von Städtebau und Architektur. Wir sollten uns auf einen traditionellen Städtebau verständigen und die Frage der Architektur offen lassen – wie beim New Urbanism in den USA. Es gibt auch – seltene – Beispiele für traditionellen Städtebau mit moderner Architektur. Sabaudia in Italien oder Betondorp in den Niederlanden aus den 30er bzw. 20er Jahren sind hierfür positive Beispiele. Der Vorschlag eines auf den Städtebau fixierten Programms bedeutet keine Missachtung der traditionellen Architektur, im Gegenteil: Über eine solche strategische Entscheidung wird es besser möglich sein, traditionelle Architektur erfolgreich einzubringen.

6. These

Institutionell schlagen wir vor,

- eine fachübergreifende und europaweite Organisation mit einer Art Sekretariat (mit Sitz vielleicht in Brüssel) aufzubauen, die Architekten, Stadtplaner, Landschaftsplaner, Umweltschützer, Sozialaktivisten, private Investoren, Akademiker, Journalisten, Politiker und Verwaltungsleute und andere umfasst – analog zum CNU und in Partnerschaft zu diesem,
- jährlich oder zweijährlich Kongresse abzuhalten,
- ein Internet-Kommunikationsforum aufzubauen und
- mittelfristig eine Zeitschrift auf europäischer Ebene aufzubauen.

Damit kann eine Basis geschaffen werden für einen transatlantischen Austausch über Städtebau. Ziel ist eine dem CNU ähnliche Bewegung mit einem Programm, das viele Menschen anspricht, denen die Qualifizierung der europäischen Stadt am Herzen liegt. Eine Bewegung, die aus den jeweiligen kulturellen Kontexten kommt, die kulturellen Eigenarten erhält und dabei sehr eng kooperiert.

Autoren:

Harald Bodenschatz/ Harald Kegler/ Karl-Heinz Maschmeier, Berlin/ Dessau, 4. Februar 2003

Anmerkung

- 1 Der Vorschlag, diese Initiative für eine europäische Bewegung EURBANISM zu nennen, stammt von Harald Bodenschatz.

Literatur

- Bodenschatz, Harald (2000): New Urbanism – Die Neuerfindung der Amerikanischen Stadt. In: Stadtbauwelt 145. 22-31
- Bodenschatz, Harald und Harald Kegler (2000): Städtebaureform auf Amerikanisch: Projekte des New Urbanism. In: Stadtbauwelt 145. 42-59
- Bodenschatz, Harald (2003): Fundus am Tacheles. In: Bauwelt 8/2003. 18-21
- Bodenschatz, Harald (2003): New Urbanism and the European Perspective. In: Krier, Rob: Town Spaces. 266-279
- Bressi, Todd W. (2002): The Seaside Debates. New York
- Calthorp, Peter und William Fulton (2001): The Regional City. Washington
- CNU – Congress for the New Urbanism (1999): Charta of the New Urbanism. New York
- Dialer, Claudius (2002): „Garten.Stadt.Ideen“. Innsbruck
- Duany, Andres und Elizabeth Plater-Zyberk (1992): Towns and Town – Making Prinziples. New York
- Duany, Andres und Elizabeth Plater-Zyberk (2000): Suburban Nation. New York
- Dutton, John A. (2000): New American Urbanism. Milano
- Ellin, Nan (1999): Postmodern Urbanism. New York
- Fishman, Robert (1991): Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt. In: Arch+ 112. 73-83
- Hall, Peter und Ulrich Pfeiffer (2000): URBAN 21 – Expertenbericht zur Zukunft der Städte. Berlin
- Holzer, Lutz (1996): Stadtland USA: Die Kulturlandschaft des American Way of Life. Gotha
- Kegler, Harald (1987): Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung. Weimar
- Kegler, Harald (1998): New Urbanism – Mehr als nur die Sehnsucht nach der alten Stadt. In: Die Alte Stadt, 4/98. 335-346 (deutsche Erstübersetzung der Charta des New Urbanism)
- Kegler, Harald (2002): Charrette – neue Möglichkeiten effektiver Beteiligung am Stadtbau. In: Die Alte Stadt, 4/2002. 299-307
- Krier, Rob (2003): Town Spaces. Basel
- Kunstler, James H. (1994): Geography Of Nowhere: The Rise And Decline of America'S Man-Made Landscape. New York
- Lejeune, Jean-Francois (2000): Die Wurzeln des New Urbanism. In: Stadtbauwelt 145. 70-77
- Müller, Wolfgang und Ruth Rohr-Zänker (2001): Amerikanisierung der „Peripherie“ in Deutschland? In: Brake, Klaus, Jens S. Dangschat und Günter Herfert (Hg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen. 27-39
- Sieverts, Thomas (2001): Zwischenstadt. Basel
- Speaks, Michael (2002): Niederländisch. In: Arch+ 162. 64-67
- Wright, Frank Lloyd (1960): Writings and Buildings. Cleveland
- www.charrette.de
- www.charretteinstitute.org
- www.cnu.org
- www.dr-kegler.de