

Johannes Meyer

Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung

Grundlagen und Lösungsvorschläge

STUDIUM

 Springer Vieweg

Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung

Johannes Meyer

Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung

Grundlagen und Lösungsvorschläge

Prof. Dr. jur. Johannes Meyer
Wülfrath, Deutschland

ISBN 978-3-8348-2410-3
DOI 10.1007/978-3-8348-2411-0

ISBN 978-3-8348-2411-0 (eBook)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer Vieweg

© Vieweg+Teubner Verlag | Springer Fachmedien Wiesbaden 2013

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Lektorat: Karina Danulat | Annette Prenzer

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer Vieweg ist eine Marke von Springer DE. Springer DE ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.
www.springer-vieweg.de

Vorwort

Die Bevölkerung in Deutschland wird abnehmen. Zwar wird ihr Rückgang heute noch durch die Zuwanderung mehr als ausgeglichen. Aber aktuelle Prognosen rechnen trotz der Zuwanderung spätestens ab 2015 mit einer insgesamt sinkenden Einwohnerzahl. Hinzu kommt als Folge der gestiegenen Lebenserwartung eine rasch zunehmende Alterung der Bevölkerung. Beides gilt in besonderem Maße für Ostdeutschland, wegen der massenhaften Abwanderung insbesondere der jungen Leute dorthin, wo es noch Arbeit gibt. Manche Stadt in den neuen Bundesländern wird wohl bis zum Jahr 2025 fast die Hälfte ihrer Einwohnerzahl im Jahr 1989 verlieren, viele kleinere Ortschaften könnten ganz aufgegeben werden.

Der demographische Wandel ist nicht nur von großer Bedeutung für die Arbeits- und Sozialpolitik, wo er zu Recht heute im Zentrum der Diskussion steht, sondern auch für die Stadtplanung. In der Kommunalpolitik aber ist diese Erkenntnis bisher weithin noch nicht angekommen. Die meisten Gemeinden orientieren sich nach wie vor am Ziel früherer Zeiten: Wachstum. Auch in den neuen Bundesländern werden selbst dort neue Einfamilienhausgebiete geplant, wo die Bevölkerung stark zurückgeht und in der Stadt bereits massenhaft Altbauwohnungen leer stehen. Oder es werden neue Gewerbegebiete ausgewiesen, obwohl die Industrie am Ort weitgehend zusammengebrochen ist und große Teile der Industrieflächen brach liegen. Schließlich besonders bedenklich: Für den beständig zunehmenden Autoverkehr werden überall neue Straßen gebaut, die aber nur immer noch mehr Verkehr erzeugen.

Die Folge ist, dass immer mehr Wohnungen leer stehen, bisher noch vorwiegend in den neuen Bundesländern, wo der Leerstand nach offiziellen Angaben der Bundesregierung bereits über eine Million Wohneinheiten beträgt. Dieselbe Entwicklung hat aber auch in Westdeutschland schon begonnen, etwa im Ruhrgebiet, und wird in den kommenden Jahren in Ost und West weiter zunehmen. Noch schneller wachsen überall die Industriebrachen. Im Ruhrgebiet beispielsweise lagen bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts mehr als 20 % aller Industrieflächen brach, Tendenz ebenfalls stark steigend. Zwar gibt es auch weiterhin in Deutschland wachsende Städte. Aber die Mehrzahl wird in den kommenden Jahren abnehmen. Deshalb wird in diesem Buch ein Stadtentwicklungskonzept vorgestellt, das sich vorrangig mit den Fragen schrumpfender Städte beschäftigt.

Zum demographischen Wandel kommt ein zweites, weit größeres Problem: Durch das krebstartige Wachstum aller Städte, durch die Zersiedelung ganzer Landschaften besonders in Westdeutschland wird immer mehr Natur und Landschaft zubetoniert und asphaltiert. Der Rohstoff- und Energieverbrauch für die Herstellung und Beheizung einer ständig zunehmenden Zahl von Gebäuden und für den noch schneller wachsenden motorisierten Verkehr steigt unablässig. Abgase aus Schornsteinen und Auspuffrohren, Lärm und Müll lassen die Umweltqualität in unseren Städten hingegen immer weiter abnehmen. Längst sind Natur und Umwelt den vielfältigen Belastungen nicht mehr gewachsen. Aber bisher konnte der wachsende Rohstoffverbrauch durch die Erschließung neuer Quellen immer noch gedeckt werden, und die vom Menschen verursachten Umweltschäden waren regelmäßig mit technischen Mitteln wie Abgasfilter oder Kläranlagen reparierbar; bis auf eine wesentliche Ausnahme: Kohlendioxid (CO_2), das durch die Verbrennung von Kohle, Erdöl und Erdgas in immer größeren Mengen erzeugt wird, kann durch Rauchgasfilter oder Kfz-Katalysatoren nicht zurückgehalten werden. Die zunehmende Konzentration von CO_2 in der Atmosphäre aber führt zu einer gefährlichen Erwärmung des globalen Klimas.

Auch mehren sich in den letzten Jahren die Anzeichen, dass der Klimawandel sich immer mehr beschleunigt. Dieses Jahr 2010 verspricht, das heißeste seit Beginn der Temperatureaufzeichnungen vor 130 Jahren zu werden. In Russland brennen riesige Waldgebiete, in Pakistan steht eine Fläche von der halben Größe Deutschlands unter Wasser, und insgesamt haben Naturkatastrophen wie Wirbelstürme, Dürren, Überschwemmungen oder Erdbeben bereits deutlich zugenommen. Ein Anstieg der Meeresspiegel um 7 Meter, nach anderen Szenarien sogar bis zu 50 Meter erscheint inzwischen möglich. Hamburg, Bremen und große Teile der norddeutschen Tiefebene würden im Meer versinken. Ist das Schwarzmaleri? Zumindest ist es realistischer als die Vorstellung der allermeisten in der Kommunalpolitik Verantwortlichen, unsere Städte und der motorisierte Verkehr könnten wie bisher immer weiter wachsen. Und selbst wenn sie die Unwahrscheinlichkeit dieser Annahme begreifen, finden sie doch im verzweifelten Bemühen, in ihren schrumpfenden Städten möglichst viele Arbeitsplätze und Einwohner zu erhalten, dass sie auf Natur und Umwelt nun keine Rücksicht mehr nehmen können.

Dabei sind Bauwesen und Verkehr in Deutschland für rund 70 % aller CO_2 -Emissionen verantwortlich. Hier muss nun differenziert werden: Im Bauwesen gibt es eine umfangreiche Diskussion zum Thema Energieeinsparung und Nutzung erneuerbarer Energien. Aber sie bezieht sich so gut wie ausschließlich auf Maßnahmen im Hochbau wie bessere Wärmedämmung der Gebäude, Heizungen mit höherem Wirkungsgrad oder Solaranlagen. Auch die Gesetze, etwa die Energieeinsparverordnung, betreffen ausschließlich den Hochbau. Doch obwohl inzwischen jährlich viele Milliarden für diese Maßnahmen aufgewendet werden, ist der Energieverbrauch für Hausheizungen und Warmwassererzeugungen bis 2008 gar nicht und seither nur wenig gesunken, weil die Energiesparmaßnahmen überwiegend kompensiert werden durch das Wachstum der Städte, die beständig zunehmende Zahl der zu heizenden Gebäude und die Auflockerung der Bebauung. Für die Stadtplanung aber gibt es kein Energieeinspargesetz, auch kaum Literatur zu der Frage: Durch

welche städtebaulichen Maßnahmen lässt sich eigentlich Energie einsparen, und wie viel? Davon handelt das vorliegende Buch.

Ebenso werden im Verkehr große Anstrengungen unternommen, Energie einzusparen und andere Energieträger als Erdöl zu finden. Aber sie beziehen sich fast ausschließlich auf Maßnahmen im Fahrzeugbau, wie sparsamere Antriebe oder Elektromotoren. Und es ist wie im Hochbau: Obwohl der Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge inzwischen deutlich gesenkt werden konnte, stieg doch der Verbrauch im Autoverkehr insgesamt bis 2002 beständig an, weil die Treibstoffersparnis deutlich überkompensiert wurde durch das Wachstum des Verkehrs, die Zunahme der Fahrzeuge und der gefahrenen Strecken. Das gilt noch mehr für den Flugverkehr. Seit 2003 ist der Energieverbrauch im Verkehr zunächst wegen der starken Benzinpreiserhöhung und später infolge der Wirtschaftskrise zwar vorübergehend gesunken, aber schon für dieses Jahr 2010 lässt die starke Belebung des Neuwagengeschäfts wieder eine deutliche Zunahme des Kraftstoffverbrauchs erwarten. Auch in den meisten Städten werden die Energieeinsparungen durch den Fahrzeugbau überkompensiert durch eine Verkehrsplanung, die den Autoverkehr zu Lasten der anderen Verkehrsmittel begünstigt. Daher ist hier zu fragen: Durch welche Verkehrslenkungsmaßnahmen lässt sich der Anteil des Individualverkehrs am Gesamtverkehr senken, und um wieviel? Auch davon handelt dieses Buch. Es soll zeigen, dass für eine aus Gründen des Klimaschutzes gebotene schnelle und wirksame Reduzierung der CO₂-Emissionen nur Maßnahmen im Hochbau und Fahrzeugbau heute nicht mehr ausreichen, sondern dass diese durch Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung ergänzt werden müssen.

Deshalb bildet neben dem demographischen Wandel der Natur- und Umweltschutz, vor allem der Klimaschutz, den zweiten Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Zwischen beiden Themen besteht ein Zusammenhang: Die abnehmende Bevölkerung in vielen Städten könnte zu weniger Natur- und Rohstoffverbrauch und zu abnehmenden Umweltbelastungen, insbesondere zu weniger CO₂-Emissionen führen. Auch lässt sich durch eine ökologische Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung die Lebensqualität in einer Stadt deutlich verbessern, was einer Abwanderung von Einwohnern und Arbeitsplätzen entgegenwirken kann.

Dieses Buch stellt die Neufassung einer früheren Arbeit des Verfassers zu demselben Thema dar, des Lehrbuchs „Städtebau – ein Grundkurs“, erschienen 2003 im Kohlhammer-Verlag, Stuttgart. Es führt die Kernaussage beider Arbeiten weiter aus, dass es im Städtebau des 21. Jahrhunderts vor allem um Fragen des Natur- und Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes gehen wird. Für eine vertiefte Beschäftigung mit Detailfragen, auf die hier nicht näher eingegangen wird, sei auf das Lehrbuch verwiesen sowie auf die darin gegebenen Literaturhinweise, weshalb in dieser Arbeit auf ein eigenes Literaturverzeichnis verzichtet wird.

Schließlich bedanke ich mich besonders bei Herrn Dipl.Ing. Jens Emig, der mich zu Fragen der Verkehrsplanung beraten und ganz wesentlich zur vorliegenden Fassung des Kapitels 5 beigetragen hat.

Wülfrath, Oktober 2010

Inhaltsverzeichnis

1 Die Auflösung der Städte	1
1.1 Der Verlust der Urbanität	1
1.1.1 Die Ausdehnung der Bebauung	1
1.1.2 Die Entmischung der Nutzungen	2
1.1.3 Die Zunahme des Individualverkehrs	4
1.2 Natur- und Landschaftsverbrauch	5
1.2.1 Naturschutz im Baurecht	5
1.2.2 Naturschutzgebiete	7
1.2.3 Die Vernetzung der Naturschutzgebiete	8
1.3 Rohstoff- und Energieverbrauch	9
1.3.1 Allgemeines	9
1.3.2 Energieverbrauch im Hochbau	11
1.3.3 Energieverbrauch im Verkehr	13
1.4 Natur- und Umweltbelastungen	14
1.4.1 Feste Abfälle	14
1.4.2 Gewässerverunreinigungen	15
1.4.3 Luftverunreinigungen	16
1.4.4 Zusammenfassung	17
2 Die Grundregel	19
2.1 Der Umgang mit vorhandenen Städten	19
2.1.1 Allgemeines	19
2.1.2 Stadterneuerung	20
2.1.3 Stadterhaltung	21
2.1.4 Historismus	22
2.1.5 Erhaltende Erneuerung	23
2.2 Der Umgang mit vorhandenen Baugebieten	24
2.2.1 Allgemeines	24
2.2.2 Verfahren, Beispiele	26
2.2.3 Art der Nutzung	27
2.2.4 Parzellenstruktur	28

2.3	Der Umgang mit vorhandenen Stadträumen	29
2.3.1	Allgemeines.	29
2.3.2	Verfahren.	30
2.3.3	Raumgrundriss.	31
2.3.4	Raumhöhe.	33
2.3.5	Die Geschlossenheit des Raumes.	34
2.4	Der Umgang mit vorhandenen Gebäuden	35
2.4.1	Allgemeines.	35
2.4.2	Verfahren.	37
2.4.3	Gebäudehöhe	38
2.4.4	Gebäudebreite.	40
2.4.5	Anpassung im Detail	41
2.4.6	Zusammenfassung.	43
3	Die Wohnbauplanung	45
3.1	Allgemeines	45
3.1.1	Die Entwicklung der Bevölkerung	45
3.1.2	Die Zahl der Wohnungen	47
3.1.3	Die Größe der Wohnungen	48
3.1.4	Die Lage der Wohnungen	50
3.2	Einfamilienhäuser	52
3.2.1	Allgemeines.	52
3.2.2	Aufgelockerte Bauweisen	54
3.2.3	Reihenhäuser	57
3.2.4	Neue Hausformen	59
3.3	Mehrfamilienhäuser	60
3.3.1	Allgemeines.	60
3.3.2	Wohnhochhäuser	62
3.3.3	Mittelhochbauten.	64
3.3.4	Stadthäuser	67
4	Sonstige Bauplanungen	71
4.1	Störende Gewerbebetriebe.	71
4.1.1	Die Entwicklung der Arbeit	71
4.1.2	Der sekundäre Wirtschaftssektor.	72
4.1.3	Der Flächenbedarf der Industrie- und Handwerksbetriebe.	73
4.1.4	Die Lage der Industrie- und Handwerksbetriebe	74
4.2	Nicht störende Gewerbebetriebe	76
4.2.1	Der Flächenbedarf der Läden.	76
4.2.2	Läden für periodischen Bedarf	78
4.2.3	Läden für aperiodischen Bedarf.	79
4.2.4	Dienstleistungsbetriebe.	81

4.3	Nichtgewerbliche Anlagen	84
4.3.1	Allgemeines	84
4.3.2	Anlagen im Nahbereich	85
4.3.3	Anlagen im Stadtviertel	88
4.3.4	Anlagen im Stadtteil	90
4.3.5	Gesamtstädtische Anlagen	94
4.4	Zusammenfassung	96
5	Die Verkehrsplanung	99
5.1	Allgemeines	99
5.1.1	Die Entwicklung des innerörtlichen Verkehrs	99
5.1.2	Gesamtstädtische Straßennetze nach C. Buchanan	101
5.1.3	Folgen für den Individualverkehr	102
5.1.4	Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)	104
5.2	Verbindungsstraßen	106
5.2.1	Allgemeines	106
5.2.2	Der motorisierte Verkehr (IV und ÖPNV)	107
5.2.3	Fußgänger	109
5.2.4	Radfahrer	110
5.2.5	Zusammenfassung	111
5.3	Erschließungsstraßen	113
5.3.1	Der Ausschluss des Durchgangsverkehrs	113
5.3.2	Die Geschwindigkeitsdämpfung des IV	115
5.3.3	Die Ansprüche aller Verkehrsarten im Einzelnen	117
5.3.4	Zusammenfassung	119
5.3.5	Die Erschließung der Nachbarschaft	120
5.4	Sonstige Verkehrsanlagen	122
5.4.1	Ruhender Individualverkehr (RIV)	122
5.4.2	Stellflächen	124
5.4.3	Parkflächen	126
	Sachverzeichnis	131

1.1 Der Verlust der Urbanität

1.1.1 Die Ausdehnung der Bebauung

Wo die Wälder noch rauschen, wo die Nachtigall singt, da ist meine Heimat... So beginnt das Heimatlied des Bergischen Landes. Aber in der Bergischen Gemeinde, wo ich lebe, wurde schon vor Jahren das letzte größere Waldstück für eine weitere Autobahn geopfert. Riesige, bis zu 200 m tiefe Kalksteinbrüche und entsprechend große Abraumhalden beherrschen die Landschaft. Auch das ganze Bergische Land ist heute ein weitgehend zersiedelter Raum. Und eine Nachtigall habe ich zuletzt in meiner Jugend, vor über 50 Jahren, hier gehört.

Wie im Bergischen Land, so sieht es mehr oder weniger überall in Deutschland aus, in den alten Bundesländern eher mehr, in den neuen Ländern bisher noch weniger. Alle Städte und Dörfer dehnen sich immer weiter aus. Dabei hat der Naturflächenverbrauch in den letzten 50 Jahren beständig zugenommen. In den 1950er Jahren betrug er allein in Westdeutschland noch 66 ha/Tag im Mittel, in den 1970er und 1980er Jahren bereits über 100 ha/Tag und heute, allerdings in West- und Ostdeutschland zusammen, rund 130 ha/Tag. Inzwischen bedecken die Siedlungs- und Verkehrsflächen 12,3 % des ganzen Landes. Diese Flächen sind zwar nicht vollständig versiegelt. Dazu gehören auch Hausgärten oder öffentliche Grünanlagen. Aber der Grad der Versiegelung nimmt ebenfalls beständig zu, weil auch innerhalb der vorhandenen Siedlungsgebiete laufend Freiflächen für Neubauten oder weitere Verkehrsanlagen verloren gehen. Insgesamt sind heute fast 6 % der Gesamtfläche Deutschlands zubetoniert oder asphaltiert.

Dabei wächst die Bevölkerung in Deutschland insgesamt kaum noch. In vielen Städten, vor allem in Ostdeutschland, ist sie im Gegenteil bereits stark zurückgegangen. Deshalb nimmt die Dichte der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze in allen Gemeinden beständig ab. Die Städte zerfließen und verlieren dabei immer mehr an Urbanität. Das wird besonders deutlich bei dem Vergleich mit einer mittelalterlichen Stadt. Um ihre Bewohner schützen zu können, war die Stadt damals von Mauern umgeben. Durch Befestigungs-

anlagen klar begrenzt, innen dicht bebaut, außen unverbaute Landschaft – so bot sie ein Bild von großer Einheitlichkeit, wie ein einziges Bauwerk. Damals fühlten die Bewohner sich im Schutz der Stadtmauern sicher und geborgen, wie ein „Bürger“, das bedeutet: Bürgerbewohner. Die Stadtbürger bildeten eine Gemeinschaft. Man kannte sich durch Familie, Nachbarschaft oder Zunft gut. Man fühlte sich zur Bürgerschaft zugehörig, in der Stadt zu Hause. Die Stadt war die Heimat. Das alles ist mit dem Begriff Urbanität gemeint.

Heute dagegen, wo Kriege weitgehend aus der Luft und mit Waffen geführt werden, die nicht nur einzelne Städte, sondern die ganze Menschheit auslöschen können, vermitteln Städte und Mauern nicht mehr das Gefühl von Sicherheit und Geborgenheit. Auch schwindet das Gemeinschaftsgefühl, das früher von jeder Stadt ausging. Für viele moderne Menschen ist die Stadt, in der sie leben, nur persönliche Existenzvoraussetzung durch banale technische Versorgung wie Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes, Versorgung mit Energie und Wasser oder die Beseitigung von Abwasser und Müll. Das spiegelt sich in der Auflösung unserer Städte wieder. Wie der Individualismus unserer Zeit, dessen Freiheitsbegriff keine Bindung, keine Verantwortung mehr zu kennen scheint, wie der Egoismus der Einzelnen und der Gruppen heute zunehmend jede Gemeinschaft zerstört, so erscheint auch die Einheit der Stadt durch zentrifugale Kräfte aufgesprengt. Ihre Häuser und Straßen liegen wie die Trümmer einer Explosion weit über die Landschaft zerstreut. Das zeigt ferner nicht nur die Auflösung des ganzen Stadtgefüges, sondern jedes einzelne Gebäude, das wie ein Solitär in freier Landschaft entworfen keinen Bezug zur umgebenden Bebauung mehr nimmt.

1.1.2 Die Entmischung der Nutzungen

Weiter dehnen sich alle Städte nicht nur beständig aus, sie entmischen sich auch zunehmend. Während früher in den Städten Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen usw. stets intensiv gemischt waren, werden heute fast nur noch reine Wohngebiete geplant, in denen keine Industrie- und Handwerksbetriebe zulässig sind, oder Gewerbe- und Industriegebiete, die keine Wohngebäude enthalten dürfen. Der Grundsatz, dass Städte in Bereiche für jeweils nur eine Nutzung gegliedert werden sollen, zuerst von Le Corbusier in der „Charta von Athen“ gefordert, bedeutet ferner, dass ihre einzelnen Elemente, etwa Wohngebäude oder Läden, die früher bei größeren Orten über alle Stadtteile gleichmäßig verteilt waren, sich nun an wenigen Stellen konzentrieren. So werden die Nahversorgungsläden in den Wohngebieten zunehmend durch große Verbrauchermärkte am Stadtrand in verkehrsgünstiger Lage ersetzt. Oder mehrere kleine Schulen in selbständigen Dörfern werden wegen angeblicher pädagogischer Vorteile zu größeren Mittelpunktsschulen zusammengefasst.

Die Folge der Entmischung ist ein weiterer Verlust an Urbanität, wie wieder durch den Vergleich mit einer mittelalterlichen Stadt verdeutlicht werden soll. Damals bestand jede Stadt aus drei Elementen: Kirchen, Bauten der Bürgerschaft wie Befestigungsanlagen oder Rathaus sowie den Häusern der Bürger, ihren Wohnungen, Läden und Handwerksbetrieben. Dabei waren die Gebäude deutlich hierarchisch gegliedert: erstens die zumeist ein-

fachen Häuser der Bürger, darüber die Bauten der Bürgerschaft, z. B. die Rathäuser, die zwar oft aus wertvollem Baumaterial und reich geschmückt waren, aber im Maßstab der Bürgerhäuser blieben, und schließlich die im Vergleich zu den anderen Gebäuden riesigen und kostbaren Kirchen, deren Türme wie Finger in den Himmel wiesen, wo nach damaliger Überzeugung Gott war.

Dieselbe Hierarchie kam in der räumlichen Anordnung der so unterschiedlichen Elemente zum Ausdruck. Ein Marktplatz mit den Bauten der Bürgerschaft sowie eine Kirche bildeten stets das Zentrum, die Mitte und den Höhepunkt der Stadt. In größeren Städten besaß jeder Stadtteil seinen eigenen Mittelpunkt. Stadterweiterungen beispielsweise erfolgten regelmäßig durch die Angliederung selbständiger Neustädte mit eigener Pfarrkirche, eigenem Markt und eigener Stadtmauer, so wie in der Natur ein Organismus wächst, indem er neue Zellen bildet. Die hierarchische Gliederung der Gebäude und ihre Anordnung um eine Mitte entsprachen der Auffassung jener Zeit, dass die Belange des Gemeinwesens, etwa die Verteidigung der Stadt gegen Feinde, Vorrang vor Einzelinteressen haben müssen, und dass alle Menschen gegenüber Gott klein und vergänglich sind. Auch die Gesellschaft war dementsprechend in drei Klassen eingeteilt: in Bürger, den Adel und den Klerus als Stellvertreter Gottes auf Erden. Die Ordnung der Stadt spiegelte damit den Aufbau und die Wertvorstellungen der Gesellschaft wider.

Heute dagegen sind die neuen Wohnsiedlungen und Vororte tagsüber weitgehend entvölkert, weil die Berufstätigen und Heranwachsenden zu Arbeit und Ausbildung in andere Teile der Stadt fahren müssen. Lediglich jüngere Kinder, nicht berufstätige Mütter sowie ältere Menschen bleiben zurück. Und abends setzt man sich vor den Fernseher oder geht früh schlafen (daher „Schlafstädte“), weil im Wohngebiet nichts mehr los ist. Es fehlt an Begegnungsmöglichkeiten. Der Einzelne fühlt sich einsam und isoliert. Dasselbe gilt für die reinen Einkaufszentren, die Verbrauchermärkte an der Schnellstraße ebenso wie für die weitgehend entvölkerten Innenstädte: Tagsüber herrscht zwar großer Betrieb. Aber der Einzelne ist Kunde, der sich in Läden und Schnellrestaurants zumeist selbst bedienen muss. Zum Gespräch, zum Kennen lernen ist keine Zeit mehr, und kurz nach Geschäftschluss ist das Zentrum wie ausgestorben.

Ebenso die Mittelpunktsschulen, die in vielen Bundesländern kleinere Schulen in den Wohngebieten abgelöst haben: In den vergrößerten Schulen mit oft weit über 1.000 Kindern ist der persönliche Kontakt zwischen Lehrern und Schülern wesentlich geringer als bei überschaubarerer Schulgröße. Auch wird einer Siedlung oder einem Dorf, das die eigene Schule verliert, eine wichtige, oft die einzige Möglichkeit zur Gemeinschaftsbildung genommen. Oder wenn mehrere Ortskrankenhäuser zu einem Großklinikum zusammengelegt werden, angeblich zur Verbesserung der medizinischen Versorgung: Viele Kranke leiden unter der Anonymität der vergrößerten Kliniken. Freunde und Verwandte können sie wegen der weiten Anreise seltener besuchen. Oft ist jedoch ein Besuch oder ein freundliches Gespräch mit dem Pflegepersonal für die Genesung wichtiger als die Ausstattung des Krankenhauses mit teuren Großgeräten.

Aber nicht nur die Möglichkeiten zu Kommunikation und Gemeinschaftsbildung werden überall abgebaut, auch die Hierarchie in der Bebauung früherer Städte wurde weitge-