

Declan O Cinnéide-Kennedy
Dipl. Ing. Architekt/Planer
5461 Bartlett, Pittsburgh
Pa. 15217, U. S. A.

Declan Kennedy

INFRASTRUKTUR UND PARTIZIPATION

VORLESUNG AM 14.1.72, TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Liebe Umweltplaner,

denn das sind wir alle, ob wir uns nun Architekt,
Stadtplaner, Planer, Environmentalist oder schlicht
Mitbürger nennen - ich danke Ihnen für die
zu Ihnen zu sprechen
Einladung / und dafür, daß Sie mit mir diskutieren
wollen.

Ich möchte mich in meinem Beitrag mit der Beziehung
zwischen Infrastruktur und Partizipation aus
der Sicht des Stadtplaners und Architekten beschäftigen.

Beide Begriffe "Infrastruktur" und "Partizipation"
sind bis jetzt weder scharf noch allgemeingültig
formuliert worden, und werden von anderen Disziplinen
in unterschiedlichem Sinne gebracht.

Ich muss daher sagen: unter Infrastruktur verstehe
ich "pure public goods" und "non-private goods"
im Sinne Samuelsons 1/ oder die Versorgung eines
Stadtgebietes mit öffentlichen Gütern mit
kollektiven Nutzungsmöglichkeiten wie:
Bildung, Wissenschaft, Gesundheit, Verkehr,
Grünanlagen, Ordnung, Rechtsschutz, Denkmalspflege, Umweltschutz,
und Verwaltung. Zur Frage der Distributions-
wirkungen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen,
verweise ich auf den gleichnamigen Beitrag von
Horst Siebert. 2/

Seit Folgekosten als Zugehörigkeitsfaktor zu Ansiedlungen verstanden wurde, kann Stadtplanung unter dem Gesichtspunkt von Infrastruktur-Optimierung verstanden werden. 3/

Unter Partizipation verstehe ich in diesem Zusammenhang: das Recht der Nutzer von öffentlichen Gütern ihre Gruppen- und Einzelinteressen gegenüber öffentlichen Trägern durchzusetzen, und das unter Berücksichtigung übergeordneter Gesichtspunkte und solange dadurch die Allgemeinheit oder andere Individuen nicht geschädigt oder benachteiligt werden.

Praktisch stellt dies, gemessen an heutigen Machtverhältnissen, eine Verschiebung zu Gunsten der Nutzer dar. Besonders, wenn sie zu den bisher Machtlosen gehören.

Wie wichtig eine Analyse der Verbindung dieser beiden Konzepte ist, ergibt sich aus dem stetig wachsenden Bedarf an öffentlichen Einrichtungen, auf der einen Seite, und der immer klarer erkennbaren Bedarfsunterschiede der Nutzer, auf der anderen Seite.

Daraus resultiert:

1. eine Überlastung der zuständigen Verwaltungsorgane auf allen Ebenen, und entsprechende Fehlplanungen;
2. verstärkte Forderungen der Nutzer nach Mitspracherecht bei Infrastrukturmaßnahmen;
3. eine Konfliktsituation, die als integraler Bestandteil des Entscheidungsprozesses gesehen und akzeptiert werden muß.

Warum nun ist gerade der meist gesellschaftlich und ökonomisch privilegierte Architekt, Städtebauer oder Umweltplaner an einer sozialen, ökonomischen und machtpolitischen Veränderung der Verhältnisse interessiert ? Warum können sich diese Fachleute immer weniger mit einer physischen Antwort auf physische Probleme begnügen ?

Darauf gibt es eine Reihe von Antworten;. Auf die einfachste Formel gebracht kann man jedoch sagen, daß die Interdependenz all dieser Faktoren die Lösung eines Teilaspekts allein unmöglich macht. Wir müssen deshalb in der Planung diesem Sachverhalt Rechnung tragen.

Geschichtlich gesehen ist das Bewußtsein der Zusammenhänge zwischen sozialen und physischen Gegebenheiten der Anfang der Stadtplanung oder Planung überhaupt.

Wir wissen dies seit den 20er und 30er Jahren, als die Kontroverse zwischen Lewis Mumford und Thomas Adams in Amerika öffentlich ausgetragen wurde. Der Stein des Anstosses war Adams "Plan for New York and its Environs". 4/

Mumford bezeichnete den Plan als oberflächlich, da er weder soziale noch ökonomische Zielsetzungen umfasste.

Adams verteidigte den Plan als die Anwendung erprobter Stadtplanungstechniken auf eine Metropole.

Beide ^{sich} waren einig, in der Verurteilung der städtischen Umgebung wie sie die Industriegesellschaft des 19. Jahrhunderts hervorgebracht hatte. Sie stimmten darin überein, daß hohe Siedlungsdichten abzulehnen waren

und Gemeinschaftseinrichtungen und Grünzüge mehr betont werden mussten.

Adams als Nachfolger Ebenezer Howards und Raymond Unwins, glaubte die Lösung der städtischen Probleme durch eine bestimmte Aufteilung der Funktionen und räumlichen Beziehungen lösen zu können.

Mumford als Schüler von Patrick Geddes sah die Schlackhalden, Fabrikschlote und Slums nur als äusserliche Manifestation der Kurzsichtigkeit und Brutalität der Industriegesellschaft. Die Wurzeln lagen weit tiefer als die äusserlichen Fehlleistungen im Städtebau. Er versuchte konsequenterweise Lösungen aufzuzeigen die eine regionale Umverteilung von Ressourcen vorsahen und eine Umschichtung der Bevölkerung als Basis für eine bessere soziale und gebaute Umgebung.

Inzwischen haben wir gelernt die komplementären Beziehungen der verschiedenen Infrastrukturelemente untereinander, sowie deren Verhältnis zur Gesamtstruktur der Wirtschaft, genauer zu sehen.

Es ist jedoch nicht gelungen Modelle, Regeln, Richtzahlen oder Schwellenwerte zu entwickeln aus denen sich eindeutige Forderungen herleiten liessen.

Damit befinden sich die meisten Stadtplaner noch immer in der Situation Thomas Adams: Sie müssen in jedem Fall und in jeder Konfliktsituation handeln.

Der einzige Unterschied ist der, daß sich
niemand mehr einbilden kann auf ein erprobtes Rezept
zurückgreifen zu können. Es gibt

unter all den Stadtgründungen dieses Jahrhunderts
auch nicht eine, die als rundum befriedigend
bezeichnet werden könnte im krassen Gegensatz
zu unseren Leistungen auf technologischem Gebiet.

Was immer die Ursache sein mag,
Tatsache ist, daß heute zumindest in Amerika
die Verhältnisse in den Städten eher schlimmer
als besser geworden sind seit der Kontroverse
zwischen Adams und Mumford.

Es breitet sich nun zum Ersten Mal
ein Krisenbewußtsein aus, welches
in zwei Richtungen drängt :

- zurück zur Natur ;
- Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen,
wo wir handeln müssen wenn wir
in unseren Städten überleben wollen.

Das erste bedeutet Flucht aus der "Unwirtlichkeit unserer Städte" in eine agrarwirtschaftlich orientierte Lebensform.

Die zweite Richtung versucht der Konzentration in Ballungsräumen als einer nicht umkehrbaren Tendenz durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen und der Entwicklung neuer Stadtformen und Gesellschaftsnormen Rechnung zu tragen.

Model Cities Program

Lassen Sie mich nun einen Versuch, welcher auf die Umverteilung von Ressourcen hinzielt, näher betrachten, nämlich das amerikanische Model Cities Program.

Dieses Program ~~ist~~ will durch den Ausbau der materiellen und sozialen Infrastruktur in Slumgebieten ungleiche Startchancen im marktwirtschaftlichen Prozess aufheben und die Rassen-Integration in sozio-ökonomischer Hinsicht ermöglichen.

Es ist darauf gerichtet alle vorhergegangenen Programme wie zum Beispiel das Urban Renewal Program unter neuer Zielsetzung und Methodik und unter verstärkter Mittelverteilung zusammenzufassen sowie alle Infrastrukturgebiete wie Bildung, Verkehr, Gesundheit, Wissenschaft, Innere Ordnung und Rechtsschutz zu koordinieren.

Ursprünglich als eine massive Konzentration von Geldmitteln für drei oder vier Städte gedacht,

die als Modell für eine effektive Erneuerung dienen sollten, wurde diese Absicht bald modifiziert.

1967, nach einem Jahr politischen Manövrierens schließlich begannen 63 von 193 Antrag stellenden Städten das erste Demonstrations-Jahr.

Natürlich war bei einer entsprechenden Verdünnung der Mittel nicht mit einem umwerfenden Erfolg des versuchs-Programms zu rechnen.

Soweit ich weiss, wurde erst gar nicht versucht, die allgemeinen Richtzahlen zur Bedarfsbestimmung zu ermitteln, da die Verhältnisse in jedem einzelnen Fall grundsätzlich verschieden waren.

In einer Hinsicht jedoch sind die Zwischenberichte und vergleichenden Studien interessant und das ist: der Partizipations-Aspekt.

Die Empfehlung Bürger zur Mitarbeit und Mitverantwortung heranzuziehen war bereits in früheren Program-Richtlinien erwähnt. Im Model Cities Program wurde es zur Forderung erhoben.

Man hatte
aus den Fehler der Vergangenheit gelernt.

Das Urban Renewal Program war in Laufe von wenigen Jahren zum Negro-Removal Program degeneriert.

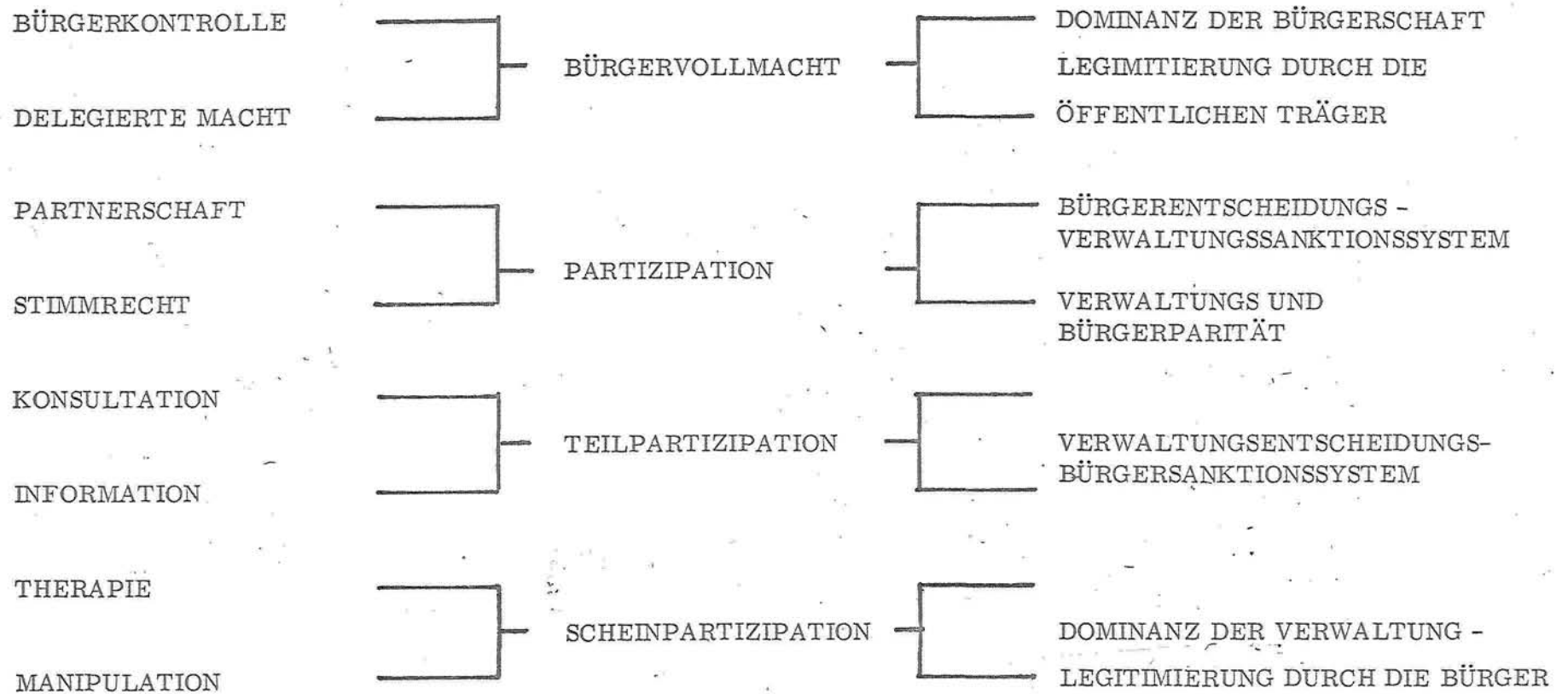
Ummengen öffentlichen Geldes waren ausgegeben worden ohne daß es den wirklich Bedürftigen half.

Dafür wurden die Baugesellschaften immer reicher, so daß man bald von Sozialismus für die Reichen und von Kapitalismus für die Armen sprach.

ERFOLGE IN DER VERBESSERUNG DER
INFRASTRUKTUR
zum Beispiel

DARAUS RESULTIERENDE PROBLEME
DIE DURCH PARTIZIPATION
EINE ÄNDERUNG ERFAHREN KÖNNEN

BILDUNG	Wachstum der Nützlichkeit systematisierter Wissenschaft	Bedrohung der Privatsphäre und Freiheit (z.B. Überwachung durch Technologie, - Bio-Ingenieurwesen), Wissenschaftsbarriere für Unterbe- mittelte, "scientific gap".
VERKEHR	Fortschritt der Kommunikations- und Verkehrssysteme	Urban Sprawl, Verletzlichkeit einer spezialisierten Gesellschaft durch (natürlichen oder gewaltsamen) Zusammenbruch dieser Systeme
GESUNDHEIT	Verlängerung der Lebensdauer:	Probleme der Altersversorgung, Altenheime, usw.
WISSENSCHAFT	Effizienz Befriedigung des Bedarfs, Erhöhung der Bedarfshierarchie	Unmenschliche Verhältnisse am Arbeitsplatz Erhöhte Erwartungen, Revolution gegen "nutzlose" Arbeit, Wettbewerbs-Stress.
INNERE ORDNUNG RECHTSCHUTZ	Polizei Warn- und Informations- Systeme	Polizeigewalt, Machtlosigkeit



PARTIZIPATION _-
KONTINUUM

MODEL CITIES PROGRAM
PARTIZIPATIONSTYPEN

In einem unveröffentlichten Zwischenbericht Marshall Kaplans, 1969, der den Erfolg der Partizipation im Model Cities Program untersucht, wird gesagt, daß in den meisten Städten die Mitwirkung der Bürger, ihre Auswahl, und ihr Gewicht in Planungs-Entscheidungen von Anfang an ein Problem war und immer noch ist. 5/

Es wäre allerdings zu einseitig diesem Bericht Kaplans allein glaube zu schenken der zwar als unparteiischer Beobachter jedoch im Auftrag der Regierung fungiert.

Mit Hilfe einiger Berichte von ehemaligen Model Cities Mitarbeitern wird das Bild glaube ich an Objektivität gewinnen. Die Wahrheit liegt wahrscheinlich wie immer dazwischen.

Trotz der spezifischen Weise, in der jede Stadt an ihr Projekt herangegangen war, liessen sich fünf Grundtypen von Macht-Teilungs-Systemen unterscheiden:

1. Dominanz des Verwaltungsapparates -
Legitimierung der Entscheidungen durch die Bürger

Hier fand sich das Model Cities Program meist konfrontiert mit einer uneinigen, in sich zerstrittenen Bürgerschaft. Nach Aussagen Junius Williams, der aktiv beteiligt war in Newark's Program, ist es durchaus möglich daß diese Uneinigkeit unter der Bürgerschaft, ganz bewusst durch City Hall und die sogenannte Housing Authority gefördert wurde.

2. Der zweite Gruntyp nennt sich:

Verwaltungsentscheidung -
Bürger-Sanktions-System

Das Fehlen eines Wortführers der Bürgerschaft und die Unerfahrenheit der Bürger mit einem Partizipationssystem wird durch eine erhöhte Einflußnahme der Verwaltung auf Zielsetzung und Entscheidungsprozess ausgeglichen.

Die einzige Möglichkeit die bleibt, wenn sich die Einigung auf eine Führungsspitze unter den Bürgern als unmöglich erweist, ist Reaktion auf Initiativen anstelle von Aktion durch Initiativen.

3. Drittens gibt es:

Die Verwaltungs- und Bürger- Parität

Andauerndes Interesse und weitgehende Unterstützung der Verwaltung gekoppelt mit einer verhältnismässig integrierten und in sich einigen Bürgerschaft erlauben eine Teilung der Verantwortung im Entscheidungsprozess.

4. Die vierte Konstellation ist eine Umkehrung des zweiten Typs - nämlich ein

Bürgerentscheidungs -
Verwaltungssanktions-System

Hier wurde die Allokation von Ressourcen zum überwiegenden Teil von Gruppen bestimmt, in denen die Bürgervertretung sich als dominierende Macht durchgesetzt hatte. Ausserdem war festgestellt, daß auch Angelegenheiten die die Allgemeinheit betrafen, aber nicht mit dem Model Cities Program direkt verbunden waren, plötzlich von der Bürgerschaft diskutiert und in Angriff genommen wurde.

5. Fünftens ist als letzte Kategorie:

Dominanz der Bürgerschaft -

Legitimierungsfunktion durch die öffentlichen Träger

Diese Beziehung entwickelte sich normalerweise dort wo bereits eine gewisse Erfahrung mit Partizipation vorhanden war. Obwohl die alten Führungsspitzen der Bürgerschaft durchaus nicht in allen Fällen wiedergewählt wurden, (leute die sich an ihrer Machtausübung korumpiert werden gibt es eben in allen Gesellschaftsschichten) hatte sich doch immer in allen Fällen jedesmal eine Gruppe von Leuten als besonders interessiert und fähig erwiesen gemeinschaftliche Interesses zu vertreten und in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Trägern vor teilhafte Ergebnisse zu erzielen. Hinzu kam auf der Gegenseite gewöhnlich eine Verwaltung, die solche Anstrengungen theoretisch und praktisch unterstützte und in weitem Masse förderte. Damit haben sie natürlich nur eine der Forderungen des Programs erfüllt oder ernsthaft in Angriff genommen.

Diese Gliederung ist eine übermässig kurze und vereinfachende Zusammenfassung.

Lassen Sie mich das Ergebnis^{von}/Kaplans Untersuchung noch kürzer fassen:

von den 11 untersuchten Städten fiel eine einzige unter Kategorie 5. Den Namen der Stadt weiss ich nicht, da die Untersuchung nur unter Wahrung der Anonymität von Informanten und Informationen zustande kommen konnte.

Bekannt geworden in der Fachliteratur für ihre beispielhafte Bürger-Partizipation in der Zielentwicklung, Mittelverteilung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen sind jedoch nur zwei Städte von den 63 teilnehmenden:
DAYTON/Ohio und OAKLAND/California.

Von beiden weiss ich, daß sie eine verhältnismässig lange Erfahrung in Mitbestimmung haben und eine fortschrittliche Verwaltung.

Ihnen wurde, wie der anonymen Stadt in Kaplans Untersuchung das Recht gegeben Fachleute und Experten ihrer Wahl durch Geldmittel aus dem Model Cities Program anzustellen.
Die öffentlichen Träger fungierten hauptsächlich als Broker, als Vermittler.

Außerdem wurden die Regeln der Zusammenarbeit und gegenseitigen Konsultation sehr frühzeitig im Planungsprozess festgelegt.

Und drittens gelang es den von der Bürgerschaft angestellten Fachleuten, Probleme und Zielvorstellungen der Nutzer in das erforderliche Format der "federal guidelines" oder Bundesrichtlinien zu übersetzen.

Ich weiß, daß dies nur eine Teil-Antwort auf die Problematik der Verteilung öffentlicher Infrastruktur-Investitionen oder die Schwierigkeit der Bedarfsbestimmung ist.

Und es wird dies von Ihren Kollegen: BLOEM, GÖSCHEL und TÜLLMANN in Ihrem ausgezeichneten Beitrag zur "Entwicklung bedarfsorientierter Planungskonzepte" auch als solches gesehen. 6/

Leider meinen Sie jedoch von einem Artikel der in Amerika zu diesem Thema erschien, 7/ schließen zu können, daß...

"Die Partizipationsdiskussion wie sie zur Zeit in den U.S.A. geführt wird scheint im Vergleich zu dieser Konzeption (die sie entwickelt haben) eine Verharmlosung zu sein, die nicht weiter führen dürfte." 8/

Unter "dieser Konzeption" verstehen die Autoren (ich zitiere)

".... die Nutzer institutionell zu befähigen ihre Interessen durchzusetzen über das imperative Mandat, da eine Delegation unumgänglich sein dürfte. Um diese Art der Willensbildung und -Erklärung möglich zu machen, ist ein Aufgaben- oder Projektbezug erforderlich, auf den hin dieses Mandat gegeben wird." (Ende des Zitats). 9/

Die Forderung,
den Nutzer zu befähigen
seine Interessen durchzusetzen, ist,
wie ich versucht habe darzulegen,
im Model Cities Program zum ersten Mal
institutionell verankert und auf einen ganz bestimmten
Aufgabenbereich hin bezogen worden.

Die Partizipations-Diskussion wird in Amerika in allen Schichten
(im Gegensatz zu Deutschland) mit geradezu
tödlichem Ernst geführt.

Die Schüsse in Harlem 1964 und das Feuer in Watts
im folgenden Jahr markierten die Anfänge
einer Detonation sozialen Dynamits,
welches sich ⁱⁿ den Städten seit dem zweiten Weltkrieg
angehäuft hatte.

Das Problem der Städte war plötzlich nicht mehr
ein Thema esoterischer Betrachtung
in akademischen Journalen. Es wurde
zum Schlagwort in den Massenmedien
und zum Bestandteil des täglichen Lebens.

Ich bin der Meinung, daß von "einer Verharmlosung
des Themas" nicht gesprochen werden kann,
was nicht heißt, daß die derzeitige Regierung
auch nur annäherungsweise genügend tut
um die Versprechungen, die in der Förderung
von Partizipation enthalten sind, zu erfüllen.

Deutschland befindet sich weder
in einer bürgerkriegs-ähnlichen Situation
noch sind die sozialen und ökonomischen Gegensätze
und die Diskrepanz zwischen privatem Reichtum
und öffentlicher Armut so krass wie
in den Vereinigten Staaten.

Es ist desalb verständlich, daß
die Partizipations-Diskussion hier
nicht mit der gleichen Panik betrieben wird
wie in den U.S.A..

Planungsseminar Regensburg

- 1 & 2 Meine Erfahrung im Städtebaulichen Seminar
der Stiftung Regensburg, welches von 1964 bis 67
vom Bundes Verband der Deutschen Industrie
finanziert wurde zeigt aber, daß
ein Stadtplanungs-Gutachten wenig Aussichten
auf Erfolg oder Implementierung haben kann,
wenn nicht, von Anfang an
mit den Bürgern der Stadt zusammen gearbeitet wird
- auch wenn es von Vertretern dazugehörigen
Disziplinen : Soziologen, Architekten,
Ökonomen, Verkehrsplanern und Juristen
erstellt wird.

Die Zusammenarbeit mit der Verwaltung erwies sich
als schwierig, weil unsere Arbeit darauf gerichtet war
Gegenvorschläge zu ihrer Planung zu entwickeln.

Dazu kam, daß der Geldgeber als beratendes Gremium
Stadtplanung im Sinne der Stadtbaukunst
und nicht als eminent politische Aufgabe verstand.

Die 200 Seiten umfassende Veröffentlichung
ist Ihnen sicher zugänglich.

Ich beschränke mich hier, auf die
in diesem Zusammenhang wichtigen Punkte.

- 3 & 4 Es ist nahezu unmöglich festzulegen, was
mit einer grossen städtebaulichen Struktur
oder 1200 historischen Gebäuden
zu einem bestimmten Zeitpunkt zu geschehen hat.

Das Ausmaß der Arbeit, die erfolgen muß und der komplizierte Durchführungs-Mechanismus verlangen einen Maßnahmenplan, d.h. eine Typisierung der Änderungen, die notwendig sind.

Um die Anwendbarkeit der Erneuerungsmaßnahmen zu prüfen wurde ein zentral gelegener und in vieler Hinsicht typischer Block, im engbebauten Teil der Altstadt untersucht und neu geplant.

- 5 & 6 Am Beispiel dieses Blocks wird deutlich, wie die einzelne Erneuerungsmaßnahme, die völlig unabhängig durchgeführt werden kann, nur in Hinsicht auf die Gesamtheit der Stadterneuerungs-Planung eine richtige und sinnvolle Lösung finden kann.

Während der Fussgänger sich gegenwärtig auf lebensgefährlich schmalen Gehsteigen um den Block, (der in einer ausgesprochenen Auflage liegt), herumbewegen muß, will die Planung eine radikale Änderung dadurch herbeiführen, daß die Geschäfte mit Eingängen und Schufenstern zum Blockinneren orientiert werden.

- 7 & 8 Dadurch müssen von verschiedenen Seiten, entsprechend der Laufrichtungen der Fussgänger, Zugänge durch die bestehenden Portale, Hallen, und Hofräume geschaffen werden.

Im Blockinneren kann sich dann eine Raumfolge entwickeln, in der die Schönheit der Altstadt voll zur Geltung kommt.

9 & 10 Für die Planung wurden Untersuchungen zur bestehenden Nutzung, des Bauzustandes, Baualters und der Denkmalwerte, angestellt.

Eine soziologische Erhebung sollte, über die Angaben der Einwohnerzahl und Beschäftigten hinaus, Auskunft geben über den sozialen Status der Bewohner des Blocks, ihrer Wohn-, Einkommens- und Gesundheits-Verhältnisse, Altersstruktur, ihr Verhältnis zur Altstadt, und Präferenz von Wohngebieten, Arbeitsmöglichkeiten, usw.

Ich glaube, daß die meisten Leute, die uns ihre Zeit zur Verfügung gestellt haben, und uns durch ihre Offenheit geholfen haben, ein genaues Bild vom Zustand des Testblocks zu gewinnen - haben nie auch nur im geringsten erfahren wozu ihre Angaben verwendet wurden.

Die einzige Ausnahme bildeten die kosmopolitischen Geschäftsleute, die sich später auch zu einer Interessengemeinschaft zusammenschlossen.

Für die meisten Bürger jedoch schließt diese Art der Befragung ohne 'feed-back' eine weitere Partizipation am Geschehen aus.

Es ist aber einfach nicht einzusehen, warum Menschen, die ihre Meinung und Lebens-Umstände einem Wildfremden im Dienste der Planung anvertrauen, nicht auch das Recht haben zu erfahren was mit ihren Angaben im Planungsprozess geschieht, und nicht auch das Recht haben in den Planungsprozess einzugreifen.

Besonders wenn es wie in diesem Falle
ihr persönliches Schicksal unter Umständen
entscheidend beeinflussen kann.

Nur indem der Planer zurückkehrt zu dem Einzelnen
oder der Gruppe und Zwischenstadien diskutiert,
Vorschläge und Kritik anhört und annimmt,
widerlegt oder umformt, wird er einen Dialog
beginnen, von dem letztlich
der Erfolg seiner Arbeit für ihn selbst
und für den Nutzer abhängt.

- 11 & 12 Für die Altstadt wurden zwei Erneuerungsmaßnahmen-
Pläne ausgearbeitet:
Der Grundvorschlag und die Variante.
Sie unterscheiden sich
im Ausmaß der Erneuerung.

Im Grundvorschlag wird die Erhaltung
jeder historischen Substanz
soweit wie irgendmöglich angestrebt.

In der Variante wurden nur
die wichtigeren Baudenkmäler
und die Erhaltung der mittelalterlichen Struktur
der Stadt im Allgemeinen angestrebt.

Vom rechtlichen Standpunkt her
ist die Berücksichtigung der Aufgaben
der Denkmalspflege in der Stadtplanung möglich.
Die Sicherung der historischen wertvollen Substanz
wird aber nur insoweit gewährleistet,
als die Stadt von sich aus
die notwendigen örtlichen Bestimmungen erläßt.

Gegen den Willen der Gemeinde kann
die Sicherung von Baugruppen
nicht gewährleistet werden.

- 13 & 14 Der Abbruch wertvollen Baubestandes
ist nach geltendem Recht nicht zu verhindern.

Auch das neue Städtebau-Förderungs-Gesetz
ändert an dieser Tatsache nichts.
Es heißt: Denkmalpflege ist
ohne Partizipation nicht möglich.

Prof. Werner Hebebrand erkannte dies
und regte im Gespräch mit interessierten Bürgern
der Stadt an, eine Interessengemeinschaft
zur Erhaltung der Altstadt zu gründen.

Ausserdem wollte er eine billige Informations-
Schrift herausbringen, die Auskunft über
unsere Arbeit gab und an alle Bürger
verteilt werden konnte.

Sein Tod ein Jahr vor Abschluß der Arbeit
verhinderte die Durchführung des letzteren Planes.
Trotz grosser Finanzieller Unterstützung
durch die Industrie kostete
unser Schlußbericht etwa 90 Mark. 10/

- 15 & 16 Die Interessengemeinschaft, die auf seine Anregung hin
zustande kam
nannte sich "Freunde der Altstadt"
und hat im wesentlichen
die Konzeptionen des Seminars übernommen.

Ein Ergebnis ihrer Bürgerinitiative
nach einer heftigen Kontroverse mit dem Stadtplanungsamt
ist, daß der ursprüngliche Verkehrsplan
17 & 18 modifiziert wurde in Richtung des Seminar-Vorschlags.

Der Grund jedoch warum ich zögere in Jubel
über diese Bürgerinitiative auszubrechen, ist,
daß ihre Mitglieder vorwiegend
aus Leuten bestand, die nicht in der Altstadt
wohnten, aber ein Geschäft, Büro
oder ähnliches dort unterhielten.

Mit anderen Worten: es waren
die wohlhabenden Kosmopoliten und Intellektuellen,
jedoch nicht die Bewohner der Altstadt,
deren tägliches Leben sich
in den mittelalterlichen Mauern abspielt.

In unserem Bericht betonen wir (wie immer)
die Dringlichkeit weiterer Untersuchungen,
grosszügigerer Unterstützung durch Land und Bund
und die Notwendigkeit der Anwendung
moderner Management Methoden.

Es wird auch darauf hingewiesen,
daß die Erneuerung einer alten Stadt
nicht nur die Aufgabe von Behörden ist
sondern der Gesellschaft, in der sie besteht.

Wie dies organisiert
oder durch neue Institutionen erreicht werden kann
wird jedoch verschwiegen.

19 & 20 Wenn ich mich so kritisch mit diesem Bericht
unserer Tätigkeit auseinandersetze, so ist es
weil ich die Arbeit in vielen anderen Aspekten
für grundlegend und wichtig halte.

19 & 20

Sie stellt eine Loslösung von starren Generalbebauungsplan Prinzip dar, und definiert Stadtplanung als Prozess, indem sie eine Bandbreite von Möglichkeiten auf jeder Ebene der Planung anbietet von der Regional-Planung bis zum einzelnen architektonischen Beispiel.

In den letzten vier Jahren hat sich im Zuge der Studentenbewegung auch in Deutschland das Verhältnis zwischen Planer und Nutzer grundlegend geändert, wie zum Beispiel aus dem Bericht von Robert Bosshard und Martin Einsele über die Planung der neuen Stadt Hattingen hervorgeht. oder wie die Stadtteil-Arbeit der Studenten am Märkischen Viertel zeigt.

Human Resources Center - Pontiac/Michigan

Als letztes möchte ich noch kurz eine Arbeit skizzieren, die von einem privaten Pittsburger Architektur und Planungs Büro, mit dem ich zusammenarbeite, in Pontiac/Michigan ausgeführt worden ist.

Sie kann als ein erfolgreiches Beispiel für das Zusammenwirken von Infrastruktur-Investition und Partizipation im Sinne von Partnerschaft gelten.

- 21 & 22 Für die Planung des 'Human Resources Centers' (wörtlich übersetzt: menschliche Ressourcen Zentrum) wurden in den ersten Zusammenkünften mit den Schulplanungsbehörden und städtischen und regionalen Körperschaften die wichtigsten physischen und sozialen Probleme definiert:

- a. Der notwendige Neubau von 6 Volksschulen im Innenstadtbereich, von denen 3 mehr als 60 Jahre alt waren;
- b. Die Segregation, die durch die radiale Struktur der Stadt und die Unterteilung in Schuleinzugsbereiche verfestigt wurde. 2 Volksschulen waren fast vollkommen schwarz, die restlichen 4 vollkommen weiss.
- c. ^{Hinzu kam} Der Verfall der Innenstadt, der Mangel an kulturellen Einrichtungen und Bildungsmöglichkeiten, und die Auswanderung der wirtschaftlich stärkeren Bevölkerungsschichten nach Suburbia.

Solche Probleme betrafen alle Bewohner der Innenstadt und konnten nur unter Mitwirkung aller gelöst werden.

Dies wurde in Nachbarschaftsversammlungen diskutiert und ein Projektrat von 35 Bürgern aller Herkunft und Rassen gewählt.

Von der Zielsetzung über die Standortbestimmung bis zur architektonischen Gestaltung bestand die Aufgabe der ^{Architekten} ~~Planer~~ darin die Ergebnisse, Anregungen und Wünsche aus regelmässig stattfindenden Diskussionen in städtebauliche und architektonische Konzepte umzusetzen.

Ausser der Zusammenarbeit mit Nutzern und Verwaltungsdienststellen waren jedoch auch Wünsche verschiedener Geldgeber und die Zusammenarbeit mit anderen Disziplinen zu koordinieren.

23 & 24 Die Ford Foundation war hauptsächlich
an erzieherischer Innovation interessiert.

State und Federal Government an Rassenintegration.

Erziehungs-Psychologen verlangten "Flexibilität"

und eine Trennung von Lernvorgängen
von Individuen und Gruppen;
und Soziologen vielfältige Begegnungsmöglichkeiten
von verschiedenen Altersklassen.

25 & 26 So entstand aus einer Fülle
von verschiedenen Anregungen und Forderungen
das Konzept der "Kinderstadt",
genannt "Human Resources Center".

Es schließt sich direkt an den Stadtkern
mit Rathaus und Verwaltung an,
und erweitert diesen mit verschiedenen Cityfunktionen
in die Schule hinein.

Hier sollen nicht nur die 2300 Schüler
aller sozialen Schichten und jeder Hautfarbe
eine Vielzahl von Möglichkeiten zu lernen haben,
sondern auch die erwachsenen Stadtbewohner ohne Unterschied
der Herkunft oder Vorbildung.

Dieses Ziel verlangte eine radikale Reorganisation
traditioneller Schulplanungsziele, Lehrpläne,
Lehrmittel, technischer Mittel
und Schularchitektur.

Ausser den Studienmöglichkeiten bietet das Zentrum
kulturelle Einrichtungen, Auditorien
und Ausstellungsmöglichkeiten,
sowie Lehrer-Fortbildungs-Programme,

Erwachsenen-Bildung

Gemeinschaftseinrichtungen für Gesundheits-
und Sozialprogramme,

vorschulklassen,
und Raum für andere
gemeinschaftliche Aktivitäten
und Aufbaukurse der Universität.

- 27 & 28 Unter Ausnutzung des Geländegefälles
wurde ein öffentlicher Fussweg
durch die obere Ebene der Schule geführt,
von welchem aus alle Gemeinschaftsfunktionen
erschlossen werden :
- Erwachsen-Bildungs,
 - Familienberatung,
 - Bibliothek,
 - Seminarräume und Verwaltung
- 29 & 30 Theater und Cafetorium
(eine Mischung aus Auditorium und Cafeteria)

- 31 & 32 Die untere Schülerebene ist
dagegen völlig anders organisiert.
Von einem offenen Platz aus
führen Eingänge in Unter- und Oberstufentrakte
sowie die gemeinschaftlich benutzbaren Räume.

Man betritt zuerst einen dreieckigen Raum
von dem "Aktivitäts-Strasse" und "Lern-Täler" ausgehen,
die von der hier sitzenden Bibliothekarin
und jedem Ankommenden überblickt werden können.

- 33 & 34 Von den "Aktivitäts-Strassen" aus gelangt man
in die Gruppenarbeitsräume,
mit einer Vielfalt von Veränderungsmöglichkeiten.
In die Decke versenkbare Tafeln
und schwenkbare Bücherregale, die als Zwischenwände fungieren
erlauben eine nahezu unbegrenzte Variation
35 & 36 von Raumfolgen und -grössen.

An diesem Beispiel wird vielleicht deutlich
wie komplex die Infrastruktur - Versorgung wird,
wenn ein partnerschaftliches Verhältnis
von
Bürgern
Verwaltung
Geldgebern
und Planer

als Notwendigkeit verstanden wird.

Das Ergebnis ist eine Schule, die 1970 mit dem 1. Preis
des amerikanischen Lehrerverbandes und vom American
Institute of Architects ausgezeichnet wurde und schon
heute sowohl im Verfahren der Partizipation wie auch
in der Lösung als Modell angesehen wird.

Urban Design Associates (die Architekten & Planer)
entwickelten dieses "constant feed-back"-Partizipations-
System, nachdem ihr Pittsburger "Greater Highschool"
Plan den Sprung in die Öffentlichkeit nicht überlebte.
Der Pittsburger Plan repräsentierte zwar ein Konzept
welches vom Stadtplanungsamt, den 4 Universitäten und
den Intellektuellen begrüßt wurde, er war aber nicht in
Zusammenarbeit mit der Bevölkerung entstanden und
wurde nie voll verstanden und akzeptiert.

Die Notwendigkeit und Verwirklichung von Partizipation
muss also nicht nur von Bürgern gelernt werden,
sondern auch von Architekten, Städtebauern,
Planern und Verwaltungsbeamten.

Ich meine dies verlangt eine
völlige Neuorientierung des Studienganges.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit z.Bsp.
ist nur möglich wenn einjeder
etwas von allen am Team beteiligten Disziplinen versteht,
deren Vokabular, Zielsetzung und Arbeitsmethoden kennt.

Sonst entsteht "disziplinäre Hintereinanderarbeit"
im Sinne Alonsos.

Ausserdem ist eine Ausbildung
in "The Dynamics of Small Group Behavior",
oder in der Dynamik von ^{Klein-}Gruppen-Verhalten
unbedingt erforderlich.

Die Simulierung von Stress-Situationen
in zwischenmenschlichen Beziehungen,
Entscheidungs-Spiele und Führungs-Methoden
können wie Management und Verwaltungs-
Techniken gelernt werden.

Und müssen sogar gelernt werden
wenn der Planer die neuen Möglichkeiten
die sich aus der Partizipation der Nutzer
ergeben voll ausschöpfen ~~soll~~ können sollen.

An dem Model Cities Program in der Vereinigten
Staaten, dem städtebaulichen Seminar der Stiftung
Regensburg, und dem Human Resources Center in
Pontiac Michigan habe ich versucht folgendes zu zeigen:

1. daß der Planer ein legitimes Interesse hat
an sozialem Ausgleich, und in der Planung
von Infrastruktur als öffentlichem Gut, mit
öffentlichen Mitteln diesen Ausgleich verstärken
oder verhindern kann;
2. daß Partizipation im Hinblick auf Infrastruktur-
Maßnahmen initiiert werden muß, und daß
der Planer dabei eine wesentliche Rolle spielen kann.
Unterlassungen in dieser Hinsicht können zu
Notreaktion führen, die zwar als Bürgerinitiativen
gelten, aber selten zu anhaltender Partizipation
führen, in welcher auch übergeordnete Interessen
zur Geltung kommen;
3. daß weder Initiierung noch Institutionalisierung
von Partizipation garantieren können,
daß ein wirkliches Mitspracherecht ausgeübt wird;
und (das klingt zwar banal, ist aber letztlich
die Krux der ganzen Sache) daß Partizipation
nur durch Partizipieren gelernt werden kann.