

# WERTEVERSCHIEBUNG: VON SHRINKING CITIES ZU WAITING CITIES

JÜRGEN SULZER

## EINLEITUNG

Im Städtebau und in der Stadtentwicklung werden seit dem Zweiten Weltkrieg annähernd alle zehn Jahre mit Vehemenz neue Werte propagiert, geschickt in Szene gesetzt und oft als letzte Wahrheit vermarktet. Der europäischen Stadt ist eine solche Folge sich rasch wandelnder Wertbegriffe in der Stadtentwicklung wenig zuträglich. Der Bildhauer Alberto Giacometti stellt eine derartige Degeneration von Werten hin zu modischen Trends in der bildenden Kunst deutlich in Frage: „Alles was nach Selbstreproduktion, Publikumsgefälligkeit oder Provokation roch, [war für ihn] verdächtig, und er wollte sich nicht länger in doktrinaire Launen anderer einspannen lassen.“ (Museum Ciäsa, 2006: 27) Mit Blick auf die heutigen Probleme der Stadtentwicklung scheint Giacometti mit seinen Vorbehalten gegenüber modischen Kunstbeiträgen seiner Zeit weit voraus gewesen zu sein. Seine Skepsis ist in der langfristig ausgerichteten Stadtentwicklung ebenso berechtigt. Wir sollten uns nicht einer Trendgefälligkeit oder gar den heute allorts „besorgten Demographen anschließen, die einen Alarmismus angestimmt haben, der von publizistischen Schaumschlägern schrill vermarktet wird“ (Hondrich, 2006: 13). Die Leitbilder vieler ostdeutscher Städte mit ihrem Schwerpunktthema *Schrumpfende Stadt* sind deswegen für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung völlig ungeeignet. Eine Vielzahl ostdeutscher Städte müsste man stattdessen zu *Waiting Cities* erklären. Mit dieser strategischen Haltung könnte vermieden werden, dass bedeutende städtebauliche Ensembles lediglich aus tagesaktuellen Überlegungen beeinträchtigt werden oder unwiederbringlich verloren gehen. Damit wird kein neuer Absolutheitsanspruch formuliert. Mit dem Konzept der *Waiting Cities* soll mehr Behutsamkeit und Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung initiiert werden.

## WERTEVERFÄLSCHUNGEN IN DER STADTENTWICKLUNG

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist es die ungeliebte Stadt des 19. Jahrhunderts, die scheinbar alle negativen Erfahrungen im Städtebau in sich

trägt. Folgerichtig werden die Auflösung der Gründerstadt propagiert und die Ideale der ersten Moderne der Zwischenkriegszeit aufgegriffen. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten wird konsequent weiter verfolgt. In den 1950er-Jahren formulieren die Stadtplaner und federführenden Architekten als Leitbild die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ (Göderitz, 1957). Es sollte zu einem gesunden und besseren Leben in der Stadt führen. Im Ergebnis reihen sich fast ausschließlich monotone Wohnbauten und Wohnzeilen aneinander – Individualität in Abgrenzung zum soeben untergegangenen autoritären Regime suggerierend. Die „Unwirtlichkeit der Städte“, so Alexander Mitscherlich 1965, ist das Resultat dieses Nachkriegsstädtebaus, der jedem durchgehend bebauten Straßenraum eine Absage erteilt. Durchgrünung der Siedlung und Gliederung der Baukörper versprechen ein individuelles Leben. Und die aufkommende Automobilität unterstützt die nach Individualität strebende Gesellschaft.

In Konsequenz wird in den 1960er- und frühen 1970er-Jahren die Stadtplanung von Verkehrsingenieuren geprägt, die sogleich die „verkehrsgerechte Stadt“ (vgl. z.B. Leibbrand, 1964) als neues Leitbild ihrer Generation ausrufen. Derartige Leitbilder scheitern im Westen Deutschlands allerdings oftmals an den städtischen Einzeleigentümern, die ihre Grundstücke normalerweise nicht ohne größeren Widerstand für Straßenausbauten und neue autobahnähnliche Straßen innerhalb der Stadt zur Verfügung stellen. Ganz anders im Osten: Hier können sich die Technokraten vor allem in den größeren Städten verwirklichen. Ohne auf das noch vorhandene Grundeigentum Rücksicht nehmen zu müssen, werden dank der sozialistischen Planungsphilosophie in der DDR wie beispielsweise in Dresden maßstabslose Verkehrsachsen in die Stadt hinein gebrochen. Derartige Fehlplanungen einer „verkehrsgerechten Stadt“

müssten Schritt für Schritt wieder umgebaut werden. Im Westen Deutschlands sind, trotz vieler städtebaulich verfehlter Verkehrsprojekte, die Bürger dann doch nicht so restlos von den Folgen eines verkehrsgerechten Stadtumbaus zu überzeugen, obwohl kaum einer auf das Autofahren verzichtet.

Mit der „behutsamen Stadterneuerung“ (vgl. Sulzer, 1983) und der „kritischen Rekonstruktion der Stadt“ (vgl. Senatsverwaltung, 1998) gelangt in Deutschland in den 1980er- und frühen 1990er-Jahre ein Leitbild zum Durchbruch, das die differenzierten Strukturen der europäischen Stadt zum

2 Dresden Stadtmitte: verkehrsgerechter Stadtumbau, heutige St. Petersburger Straße.



Inhalt hat. Dabei stehen nicht unbedingt Formbegriffe im Vordergrund. Es geht um die Reflexion des vielschichtig vernetzten Lebens in der Stadt, weshalb dieser Leitbildgedanke auf einen relativ breiten gesellschaftlichen und fachlichen Konsens trifft.

Die politische und gesellschaftliche Wende führt nach 1990 sowohl im Westen als auch im Osten Deutschlands zu einer grundsätzlichen Änderung der Ziele und Strategien in der städtebaulichen Entwicklung. In den neuen Bundesländern bilden die Abwanderung der Bevölkerung und der damit einhergehende Wohnungsleerstand in den Städten die maßgebenden städtebaulichen und ökonomischen Kriterien der Stadtentwicklung. Viele Stadtplaner und Wohnungswirtschaftler suchen nach einem neuen Leitbild, das diese aktuelle Situation reflektiert. Die Stadt sollte nun möglichst rasch im Sinn der „schrumpfenden Stadt“ (vgl. Oswald, 2004) umgebaut werden. Diese Konzepte, unter dem Eindruck prognostizierter Wanderungsbilanzen und demographischer Erkenntnisse rasch entstanden, werden heute in vielen ostdeutschen Städten als neues Leitbild auf allen Ebenen des politischen und gesellschaftlichen Lebens nahezu kritiklos verwendet. Als „perforierte Stadt“ wird das Leitbild mit einem Schlagwort versehen, was für bestimmte Städte bzw. Stadtteile durchaus plausibel sein kann (vgl. Lütke Daldrup 2001, 40ff). Für die urbane Innenstadt sollte es in der Regel keine Relevanz haben. Trotzdem lassen sich in vielen einmalig intakten städtebaulichen Strukturen ostdeutscher Städte erste verlustreiche Folgen dieser generellen Leitbildgedanken der *Schrumpfenden Stadt* nachweisen. Zudem zeigt sich, dass gerade Stadtteile der Gründerzeit wiederum von überdimensionierten Verkehrsprojekten<sup>1</sup>, ähnlich den städtebaulichen Ideen der 1960er-Jahre, bedroht sind.

## WERTEÜBERPRÜFUNG

Wie alle früheren Leitbilder ist auch dasjenige der *Schrumpfenden Stadt* wohl gut gemeint. Während Vertreter dieser Idee noch versuchen, eine



3 Perforierte Stadt, Teichvorstadt Altenburg.

4 Gefährdete Bausubstanz infolge hoher Leerstandsquote und nicht adäquater Verkehrsprojekte, Große Zietenstraße, Chemnitz.

Plausibilität ihrer Idealvision (vgl. Oswalt, 2005) nachzuweisen, gehen bereits Hunderte von überzeugten Befürwortern ans tägliche Werk: Ohne einen Blick auf die Gesamtstadt und deren innere Zusammenhänge zu werfen, werden in Stadtvierteln vor allem der Gründerzeit einzelne, eher zufällig leer stehende Gebäude abgerissen und deren Grundstücke konzeptionslos begrünt oder mit einfamilienhaus-ähnlicher Bebauung versehen. Dort, wo heute der Wohnungsleerstand größere Lücken markiert, soll der Abrissbagger so rasch wie möglich und großflächig seinen Auftrag erfüllen. Auch wenn die Plausibilität von Bevölkerungsprognosen noch annähernd gegeben wäre, zeigen die vergangenen Städtebauperioden, dass die Stadtentwicklung nicht in so absoluter Form und ausschließlich auf Voraussagen von Spezialisten auszurichten ist. Es gibt stets unterschiedliche Sichten, wie Daten zu interpretieren sind (vgl. Beck, 2006). Auf der Grundlage vernetzter und interdisziplinär ausgerichteter Strategien ist eine vorsichtige Übertragung von Prognosewerten in die Stadtentwicklung vorzunehmen. Dabei kann nicht genug betont werden, dass es keine einheitlichen, für alles und jedes gültigen Antworten gibt.

In den Städten der östlichen Bundesländer sind Stadtbilder vorzufinden, die in verschiedenen Bauepochen über Jahrzehnte behutsam zusammengefügt und in der Nachkriegsära nicht durch maßstabslose Neubauten beschädigt wurden. Fast scheint es so, als ob auf dem Weg der propagierten „Stadtschrumpfung“ dem Stadtbild ostdeutscher Städte erneut Lücken zugefügt werden, die entweder über Jahre Wunden im Stadtbild hinterlassen oder in nicht allzu ferner Zukunft mit Neubauten – ähnlich den unzähligen Bausünden der 1970er-Jahre im Westen Deutschlands – wiederum geschlossen werden. Die Schönheit integral erhaltener Stadtbilder vieler ostdeutscher Städte würde unwiederbringlich verloren gehen, wenn es nicht gelingt, leer stehende Häuser vor dem Verfall zu sichern oder Einzelbauten von überdurchschnittlicher architektonischer Qualität in die vorhandenen städtebaulichen Ensembles behutsam wieder einzufügen. Zu bedenken ist, dass sich die Qualität dieser Stadtbilder nicht in erster Linie aus dem Denkmalwert eines Einzelobjekts ergibt. Weit wichtiger ist die Beachtung des städtebaulichen Ensembles, das letztendlich zur Schönheit der Städte beiträgt.

In unzähligen ostdeutschen Städten ist leicht zu erkennen, dass die Schrumpfungsdebatte in der bisherigen Form nicht geeignet ist, ein zielorientiertes und zukunftsgerichtetes Leitbild der Stadtentwicklung zu formulieren. Allein aus der Tatsache des Geburtenrückgangs lässt sich kein langfristig tragfähiges Leitbild begründen. Hondrich sieht im Geburtenrückgang eher einen Glücksfall. Er stellt fest, dass der Rückgang

der Geburtenrate eng mit den positiven Errungenschaften in Bildung, Hygiene, Medizin, Armutsbekämpfung, sozialer Sicherheit, privater Freiheit und individueller Lebenserwartung verknüpft ist. In großer Klarheit widerlegt er das Gespenst einer schrumpfenden und vergreisenden Gesellschaft: „Die demographische und familienpolitische Debatte könnte eine Durchlüftung gut gebrauchen.“ (vgl. Hondrich, 2006: 13) In dieser Debatte wird zu wenig vernetzt gedacht und ressortübergreifend gehandelt. Eine etwas weniger verkrampte Interpretation demographischer Prognosen würde plausibel machen, dass unsere Städte nicht auf der Basis einer eindimensionalen Sichtweise umgebaut werden dürfen. In der aktuellen Stadtentwicklungspraxis vieler ostdeutscher Städte wäre eine Kurskorrektur und Werteüberprüfung dringend geboten.

#### VON SHRINKING CITIES ZU WAITING CITIES

In Anerkennung vorhandener Entwicklungsprobleme ostdeutscher Mittelstädte sollten wir den Begriff der *Shrinking Cities*, der schrumpfenden Städte, doch eher den Bedenkenträgern überlassen, da er Angst statt kreatives Denken fördert. Wenn es eines symbolischen (englischen) Begriffs bedarf, wäre es dann unserem kulturellen Erbe nicht angemessener, in

5 Schlummernde  
Werte in der Stadt,  
Obermarkt Görlitz.





6 Schrumpfungskonzepte: Was heute zuviel ist, hat scheinbar keinen Gebrauchswert. Teichstraße, Altenburg.

Zukunft von *Waiting Cities* insbesondere für ostdeutsche Städte zu sprechen? Dabei würden die ökonomischen und demographischen Rahmenbedingungen eine andere Gewichtung und Perspektive erhalten. Unter keinen Umständen ist mit *Waiting Cities* ein passives Abwarten auf bessere Zeiten gemeint. Im Gegenteil, es werden ideenreiche Strategien und Konzepte gefordert, die den Städten etwas mehr Zeit lassen, beispielsweise die wohnorientierte, innerstädtische Infrastruktur auszubauen, den Rückbau von Straßen und Plätzen in Wohnvierteln vorzunehmen sowie die Be-

reitstellung sicherer innerstädtischer Fuß- und Radwegenetze zu realisieren. Mit *Waiting Cities* ist demnach gemeint, die öffentlichen Fördermittel des Stadtbbaus schwerpunktmäßig für die Aufwertung und den Ausbau eines qualitativ hoch stehenden innerstädtischen Wohnumfelds zu verwenden, statt sie mehrheitlich zum Abriss wertvoller städtebaulicher Ensembles einzusetzen. Auf diesem Weg lässt sich eine Rückführung des Wohnens in die Innenstadt tatsächlich erzielen.

*Waiting Cities* sind Städte, die schlummern. In ihnen liegen die noch verborgenen, städtebaulich und wohnungswirtschaftlich bedeutenden Werte und Qualitäten der Stadt. Sie warten kraftvoll, um zu neuer Schönheit und neuer Wertschätzung zu gelangen. Verborgene positive Werte und Geheimnisse, die es zu entdecken gilt, Überraschendes, das Schritt für Schritt zum Vorschein gelangt: all das muss zur Maxime des planerischen Handelns werden. Mit *Waiting Cities* wird der Weg vorgezeichnet und nicht das Ziel. Vielfältige Initialzündungen sind gefragt. Den Bürgern sind immer wieder neue Perspektiven zu eröffnen, die sie in die Lage versetzen, sich auch aus eigener Kraft am behutsamen Stadtbau zu beteiligen. In einer auf Prognosen fixierten Zeit muss es in der Stadtentwicklung auch noch den Glauben an das Unvorhersehbare geben.

Mit Schrumpfungskonzepten demgegenüber soll eliminiert werden, was heute zahlenmäßig scheinbar zuviel ist, folglich keinen Gebrauchswert mehr hat. Die noch verborgenen Qualitäten ostdeutscher Städte verpflichten dagegen, deren Geheimnisse aus Stadtgeschichte und Städtebau sorgfältig aufzudecken und zu wahren, städtebauliche Ensembles mit qualitativ hoch stehenden Neubauten, ggf. ideenreichen und identitätsbildenden Zwischennutzungen, zu ergänzen. Darin liegt der strategische Hintergrund der Stadtrevitalisierung. Sie will neugierig

den noch schlummernden Werten der Stadt nachspüren. Mit *Waiting Cities* vermitteln wir dieses Flair, das uns motiviert, hellwach und mit offenem Blick genauer hinzuschauen, Neues zu erforschen, Übersehenes zu erkennen und Verborgenes zu revitalisieren. Wir werden dann auch feststellen, dass ökonomische Werte, die vordergründig nur über das Schrumpfen begründet werden, langfristig weit tragfähiger sind, wenn sie zum integralen Bestandteil einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung erhoben werden. Zudem erfordert die Überbewertung vieler innerstädtischer Grundstücke ostdeutscher Städte ohnehin eine Wertberichtigung, die Wartezeiten nach sich zieht.

Etwas Entschleunigung und Behutsamkeit in einer so verstandenen Stadtumbaustrategie könnten letztendlich zu mehr Qualität, tragfähiger Stadtkonomie und langfristig gesehen auch zu mehr Effizienz im Einsatz öffentlicher Mittel im Programm Stadtumbau Ost führen. Das Kulturgut Stadt ist nicht geeignet, Entscheidungen, die in den vergangenen 15 Jahren zu ökonomischen Problemen geführt haben (wie sie sich beispielsweise aus der Regelung der Altschulden im Wohnungsbau aus der DDR-Zeit ergeben), nun primär mit baulichen Maßnahmen korrigieren zu wollen. Die Stadt ist ein zu kostbares Gut, als dass uns nichts Besseres einfällt, sie deshalb umzubauen bzw. abzureißen. Es geht vor allem um die Altbausubstanz der inneren Stadt und nicht um die Großwohnsiedlungen am Stadtrand. Diese könnten, falls ein Leerstand offensichtlich ist, durchaus im Sinn des „Rückbaus von Außen nach Innen“ Schritt für Schritt reduziert werden.

Die zukünftige Stadtentwicklung ostdeutscher Städte sollte sich umgehend auf *Waiting Cities* als Gedankenprinzip ausrichten und die Stadtrevitalisierung als Handlungsoption verstehen. So lassen sich Stadtbilder vermeiden, die zu einer sich auflösenden Stadt, zu einer offenen Stadtlandschaft führen. Andernfalls würde die europäische Stadt ihre eigentlichen Werte verlieren, die sich primär durch vielschichtige Nutzungsverflechtungen auszeichnen. Es ist absehbar, dass innerstädtisch gelegene Wohnbauten in Zukunft einer starken Nachfrage unterliegen werden. Eine weitere Flächenausdehnung der Städte mit Einfamilienhaussiedlungen kann sich in Zukunft weder die Gesellschaft noch die Mehrheit der städtischen Bürger leisten. Infrastruktur, Bereitstellung des öffentlichen Verkehrs an der Peripherie und individuelle Fahrkosten mit dem Auto werden immer teurer, weshalb die Menschen wieder verstärkt in die dichter bebauten Stadtteile mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung und fußläufigen Einkaufsmöglichkeiten zurückkehren.

## STADTREVITALISIERUNG: STRATEGIEN FÜR WAITING CITIES

Die dargelegten, schlummernden Werte ostdeutscher Städte werden in fünf bis zehn Jahren eindeutig erkennbar sein. Natürlich wird es auch in den kommenden Jahren noch weitere und spannende zusätzliche Themen der Stadtentwicklung geben. Diese Offenheit sollte aber nicht davon abhalten, die heute erkannten Schwerpunkte engagiert aufzugreifen. Es darf nicht sein, dass in nächster Zeit ganze Häuserzeilen der inneren Stadt mit öffentlichen Geldern „zurückgebaut“ werden, um den Gesamtwohnungsleerstand zu reduzieren oder um Wohnhäuser, die in ihrer Qualität durch Verkehrs- und Lärmimmissionen stark beeinträchtigt sind, zu beseitigen, statt den Verkehr der gebauten Stadt anzupassen. Längerfristig nicht nachgefragte Wohnungen werden eher am Stadtrand liegen. Die Wohnungsmieter in den großen suburbanen Neubausiedlungen ostdeutscher Städte benötigen etwas Zeit und sie werden (als Marktkräfte) selbst entscheiden, welche Wohnlagen sie in Zukunft tatsächlich bevorzugen. Ökonomisch und förderungstechnisch ist es verständlich, wenn die kommunale Wohnungswirtschaft die Position der „schrumpfenden Städte“ noch vertritt. Stadtplaner stehen aber in der Pflicht, sich wieder stärker als Vordenker einer ganzheitlichen

7 *Waiting Cities:*  
Struwestraße,  
Modellstadt Görlitz.



und vernetzten Stadtentwicklung zu profilieren, statt Vollzugsorgan von tagesaktuellen Einzelinteressen zu sein und in der Rolle des unkritischen Nachahmers von Schrumpfungskonzepten zu verharren.

Städtebauliche Revitalisierung verlangt für die mehrheitlich gute Bausubstanz in bedeutenden städtebaulichen Ensembles ein adäquates Wohnumfeld. Den *Waiting Cities* sind diese schlummernden Werte inhärent. Das städtische Wohnumfeld und die eigentliche Wohnqualität sind gerade in den Stadtteilen des 19. Jahrhunderts nachhaltig zu verbessern.

Hier liegt der Schlüssel zu einem sich bereits abzeichnenden Trend des „Zurück in die Innenstadt“. Wenn es nicht gelingt, diese schlummernden Werte nachhaltig zu aktivieren, dann ergeben sich in absehbarer Zukunft ähnliche Konzepte, wie sie aus dem bereits erwähnten ehemaligen Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ mit falsch verstandenen Durchgrünungskonzepten hervorgegangen sind. Derartig anonym wirkende Stadtteile haben die Bürgerinnen und Bürger offensichtlich nicht unbedingt als Idealvorstellung vor Augen.



8 Unterschiedlicher Bauzustand – einheitliches städtebauliches Ensemble, Struwestrasse, Görlitz.

#### GÖRLITZ: MODELLSTADT EINER WAITING CITY

In der Stadt Görlitz ist das Prinzip der *Waiting Cities* gut erkennbar. Dank der behutsam handelnden Stadtplanung im Umgang mit innerstädtischem Wohnungsleerstand lassen sich bereits erste Anzeichen einer neuen Wertschätzung und zukunftsweisender Nachfrage alter Wohnbausubstanz erkennen. Insbesondere die Stadtteile des 19. Jahrhunderts stehen kaum unter Abrissgefahr. Sie werden entgegen allen Schrumpfungsbewegungen umfassend gesichert, das Ensemble konsequent erhalten und die Fassaden erneuert, auch wenn einzelne Häuser nicht umgehend vermietbar sind. Hier werden schlummernde Werte der Stadt bewahrt. Dies kann allerdings nicht heißen, dass die Stadt Görlitz keine Stadtbaustrategien benötigt. Die zukünftigen Stadtentwicklungsmaßnahmen müssen sich auf eine überdurchschnittliche Verbesserung des innerstädtischen Wohnumfelds mit entsprechend hoch stehendem Angebot an Bildungseinrichtungen konzentrieren. Ebenso ist ein konsequenter Rückbau der Stadtstraßen zugunsten qualitativ hochwertiger Wohnviertel voranzubringen. Der eigentliche Schwerpunkt von Förderungsmaß-

nahmen sollte im Ausbau öffentlicher Infrastruktureinrichtungen liegen und nicht in der Subvention von Abrissmaßnahmen im Altbau. Wenn es gelingt, eine Werteverchiebung von der *Schrumpfenden Stadt* zur *Waiting City* zu sichern und gleichzeitig zu verknüpfen mit einer spezifischen Neuausrichtung öffentlicher Investitionsförderung zugunsten des Ausbaus der sozialen Infrastruktur und eines stadtgerechten Verkehrs, dann könnte man in der Tat von einer Modellstadt Görlitz sprechen.

#### FAZIT

*Waiting Cities* als generelle Haltung im Umgang mit der historischen Stadt vermittelt den Bürgern eine Zukunftsvision der Stadtentwicklung, die von einem vielfältigen Flair des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens zeugt. Leitbilder, die von „schrumpfenden Städten“ handeln, sind für eine visionäre und produktive Stadtzukunft ungeeignet. Die Innenstädte Ostdeutschlands haben trotz (vielleicht auch dank) eines

gewissen Bevölkerungsrückgangs großartige Zukunftschancen. Als Stadtplaner müssen wir an diesem spannenden Prozess veränderter Rahmenbedingungen kreativ mitwirken. Es ist von einer offenen und positiv zu gestaltenden Zukunft auszugehen. Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sollen nicht als eindimensionale Vorgabe begriffen werden und weiterhin zu einem „Alarmismus“ beitragen. Etwas Entschleunigung ohne Substanzverlust würde vermutlich allen Städten, vor allem aber den ostdeutschen, gut tun. Mit *Waiting Cities*

wird eine klare Position eingenommen, die zu tragfähigen und interdisziplinär ausgerichteten Strategien der Stadtentwicklung führt. Die städtebaulichen, baukulturellen und wirtschaftlichen Kriterien werden gewichtet, ohne die herausragenden innerstädtischen Ensembles weiterhin zu gefährden.



9 Zukunftschance  
Innenstadt: Landekronstraße, Görlitz.

1 So beispielsweise in der Stadt Chemnitz. Die von der Stadt und den Wohnungsunternehmen verfolgte Strategie, das Leerstandsproblem am Ort seiner Existenz zu lösen, bewirkt einen hohen Abrissdruck im Stadtteil Sonnenberg. Zugunsten eines Grünzugs entlang der Verkehrsachsen ist dort der Abriss von gründerzeitlichen Altbaubeständen an dem stark verkehrsbelasteten südlichen Abschnitt der Zietenstraße vorgesehen.

## Literatur

- Beck, Ulrich (2006): *Falscher Alarmismus. Der Streit um die Bevölkerungsentwicklung*, in: Süddeutsche Zeitung, 11. August.
- Göderitz, Johannes / Rainer, Roland / Hoffmann, Hubert (1957): *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen.
- Hondrich, Karl Otto (2006): *Der Fall der Geburtenrate – ein Glücksfall*, in: Neue Zürcher Zeitung 29./30.Juli, S.13.
- Leibbrand, Kurt (1964): *Verkehr und Städtebau*, Basel.
- Lütke Daldrup, Engelbert (2001): *Die perforierte Stadt, Eine Versuchsanordnung*, in: Stadtbauwelt 150 , S.40ff.
- Mitscherlich, Alexander (1965): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a. M.
- Museum Ciäsa Granda, Stampa / Museum Rehmann, Laufenburg (Hg.) (2006): *Alberto Giacometti. Bergell - Rom - Paris. Ein Leben im Widerhall der Berge*, S.27, Samedan.
- Oswalt, Philipp (Hg.) (2004): *Schrumpfende Städte, Band 1, Internationale Untersuchung*, Ostfildern-Ruit.
- Oswalt, Philipp (Hg.) (2005): *Schrumpfende Städte, Band 2, Handlungskonzepte*, Ostfildern-Ruit.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hg.) (1998): *Planwerk Innenstadt Berlin*, Berlin.
- Sulzer, Jürg (1983): *AGS Berlin, Vorbereitende Untersuchungen Berlin-Wedding*, in: Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hg.), Berlin.