

GESCHICHTE DER DICHTEN IM STÄDTEBAU ACHTERBAHNFahrTEN EINES REDUKTIVEN KONZEPTS

WOLFGANG SONNE

Hohe Dichten sind ein Wesensmerkmal des Städtischen: In der Stadt leben mehr Menschen als auf dem Land; in der Stadt werden mehr Tätigkeiten ausgeübt als auf dem Land; in der Stadt stehen mehr Häuser als auf dem Land. Ohne jedes planerische Zutun tendieren Städte zu höherer Dichte: Ökonomische, politische, soziale und kulturelle Wünsche treiben Menschen zu einer Suche nach intensiverem Austausch in Märkten, Versammlungen, Gesellschaften und Veranstaltungen. Als „culture of congestion“ versuchte Rem Koolhaas die Essenz des Urbanen am Beispiel von Manhattan zu fassen.

In der Planung jedoch wird das Konzept der Dichte ausschließlich als Instrument zur Verringerung von Dichte verwendet: Begrenzung von Einwohnerdichte, Begrenzung der Bebauungsdichte, Begrenzung der Tätigkeitsdichte sind seine Aktionsfelder. Dichteregulierungen wirken somit grundsätzlich antistädtisch. Und tatsächlich hat ein Jahrhundert der Dichtebegrenzungen zu zahllosen unstädtischen Bebauungsformen von monofunktionalen Zonen bis zu durchgrünerten Siedlungsbereichen geführt. Wenn heute verbreitet das dichte und gemischte Stadtquartier wieder geschätzt und gefordert wird, stehen die Dichteregulierungen auf dem Prüfstand. Soll man sie abschaffen, soll man gar Mindestdichten festsetzen?

Das Konzept der Dichte wird in Bezug auf die Stadt und den Städtebau als quantifizierendes Hilfsmittel verwendet, um bestimmte Qualitäten der Stadt zu beschreiben oder planerisch zu erreichen.¹ Dem Konzept der Dichte liegt die Annahme zu Grunde, dass die mit ihm beschriebenen Phänomene quantifizierbar seien analog der mathematischen Beschreibung der Dichte

in der Physik, von wo der Begriff übernommen wurde. Deshalb hatte der Begriff der Dichte immer dann Konjunktur, wenn sich die Stadtanalyse und die Stadtplanung eher wissenschaftlich verstanden wissen wollten. Bot die mathematische Methode den Vorteil der Exaktheit und der akademischen Reputation, so barg sie zugleich die Gefahr, den eigentlichen Gegenstand der Untersuchung bzw. Planung zu verfehlen, indem die Grenzen der Möglichkeit mathematischer Erkenntnis im Themenfeld des Städtischen nicht erkannt wurden. Dichte als rein quantitativer Begriff stellt ein reduktives Konzept dar, das viele Aspekte des Städtischen wie etwa Kultiviertheit, Freiheit, Vielfalt oder stadträumliches Erleben nicht zu fassen vermag.

Kaum ein Begriff des städtebaulichen Diskurses hat so starke Umwertungen erfahren wie der der Dichte.² Eingeführt wurde er als operatives Mittel, um die Nachteile der bestehenden Stadt der Industrialisierung zu beschreiben und Kriterien für verbesserte Bauweisen der modernen Stadt zu gewinnen. Zwei Aspekte spielten dabei eine Rolle: In den Worten von Reinhard Baumeister waren dies 1911 die „Wohndichtigkeit“ (Einwohnerdichte) und „Baudichtigkeit“.³ Eindeutig war die Bewertung: Die bestehenden hohen Dichten waren ungesund, Verbesserung war nur von verringerten Dichten zu erhoffen. Emblematisch kommt diese eindeutige Bewertung der Dichte in zwei plakativen Buchtiteln der Zeit zum Ausdruck: Raymond Unwin sprach sich 1912 gegen eine zu hohe Einwohnerdichte mit seinem Buch „Nothing Gained by Overcrowding“ aus, Bruno Taut votierte 1920 gegen eine zu hohe bauliche Dichte mit seinem Heft „Die Auflösung der Städte“. Hohe Dichten waren schlecht, geringe Dichten gut.

Eine implizit positive Konnotation hatte der Begriff der Dichte in der Soziologie von Emile Durkheim. In seinem Buch „Über soziale Arbeitsteilung“ hatte er 1893 Dichte ganz generell als Ursache gesellschaftlicher Fortentwicklung bestimmt und ihr damit die Rolle eines Motors in der Entwicklung der Kultur zugewiesen.⁴ Eine hohe Dichte wies Louis Wirth 1938 in seinem Artikel „Urbanism as a Way of Life“ als zentralen Bestandteil der Stadt aus.⁵ Damit war in der Stadtsoziologie eine Tradition gelegt, die es zumindest erlaubte, Dichte in der Stadt nicht automatisch negativ zu bewerten.

In Stadtplanung und Städtebau wurde jedoch weiterhin versucht, mit Hilfe von Dichtebegrenzungen die Übel der als zu dicht gebrandmarkten industriellen Großstadt zu bekämpfen. Eine Begrenzung der Bevölkerungsdichte forderte beispielsweise die „Charta von Athen“, die aus dem Kongress der CIAM 1933 hervorgegangen war. Da sich aber die Durchsetzung einer Bevölkerungsbegrenzung im Verwaltungshandeln öffentlicher Institutionen als wenig handhabbar erwies, verlegte sich die praktische Stadtplanung vermehrt auf eine Begrenzung der baulichen Dichte. Wegweisend war hier in Deutschland Johannes Göderitz, der im Kontext der nationalsozialistischen Dichtephobie, die ihren markantesten Ausdruck im Kampfslogan „Volk ohne Raum“ gefunden hatte, 1938 für eine Senkung der Wohndichte durch bauliche Auflockerung plädierte.⁶ Nach dem Krieg behielt er diese Position bei und prägte mit seinem Buch über „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ von 1957 entscheidend die städtebauliche Auffassung der Wiederaufbauzeit mit einer geringen baulichen Dichte.⁷ Seine mit vielen Zahlen und Statistiken begleiteten Thesen verliehen seiner Position eine scheinbar wissenschaftliche Objektivität, die schließlich 1962 zur gesetzlichen Festlegung der Geschossflächenzahl (GFZ) in der Baunutzungsverordnung führte.

Damit war eine geringe bauliche Dichte genau zu einer Zeit gesetzlich fixiert worden, als sie schon wieder fragwürdig geworden war. 1963 fand beispielsweise in Aachen der Kongress „Gesellschaft durch Dichte“ statt, der allerdings eher auf die stadtsoziologische Tradition der Dichtebestimmung Bezug nahm und an der Vorstellung einer geringen baulichen Dichte festhielt.⁸ Auch für die nachfolgenden Großsiedlungen der 1960er Jahre sollten – trotz der gesteigerten Bauhöhen – letztlich die geringen GFZ-Werte der Baunutzungsverordnung gültig bleiben: Die räumlich ungefassten begrünten Restflächen fraßen die größeren Geschossflächen der einzelnen Bauten gleichsam wieder auf. Von einer konzeptionellen „Urbanität durch Dichte“ kann hier nicht die Rede sein: Das Schlagwort wurde

in dieser Form erst in den 1980er Jahren verwendet und trifft gerade auf die Großsiedlungen nicht zu.⁹

Die Umwertung des Dichtebegriffs wurde zunächst von Personen angeregt, die nicht zum Mainstream der funktionalistischen Planung der aufgelockerten Stadt zählten. 1953 etwa warnte die Soziologin Ruth Glass vor einer rein quantitativ-mathematischen Definition von Dichte im Städtebau und forderte stattdessen eine qualitative Bestimmung von Urbanität.¹⁰ 1956 etwa kritisierte der Architekt Frederick Hiorns die Fixierung auf Dichtewerte bei Fragen des Wohnungsbaus: „The choice is between a discredited spacial mechanization, based upon a false devotion to density statistics, and the well-judged alternations of building groups with space that gave so much attraction to the compacted, essentially urban, planning of old towns.“¹¹ Hiorns betonte hier die eigenständige Rolle der baulichen Gestalt der Stadt, die nicht durch mathematische Dichtewerte ersetzt werden könne.

Erstmals eindeutig positiv bewertete 1958 die Journalistin Jane Jacobs in ihrem Artikel „Downtown is for People“ eine hohe Dichte: „The tendency to become denser is a fundamental quality of downtown and it persists for good and sensible reasons.“¹² In ihrem revolutionären Werk über „The Death and Life of Great American Cities“ von 1961 wurde eine hohe Dichte, mit der sie vor allem eine große Personenzahl in baulich gefassten Straßen- und Platzräumen meinte, zu einem der vier zentralen Punkte des Städtischen.¹³ Damit hatte sie den Grundstein für eine radikale Umwertung der städtischen Dichte gelegt, die den Begriff der Dichte zu einem Synonym für das Städtische überhaupt werden lassen sollte. Bausteine dieses Umwertungsprozesses waren beispielsweise Gerhard Boeddinghaus' 1969 geäußerte Kritik einer zu geringen Baudichte, verbunden mit einem Plädoyer für eine „konzentrierte Stadt“,¹⁴ oder Heinz Feicht's im selben Jahr erhobene Forderung nach einer „Dichte der Funktionen“ und „Urbanität durch Konzentration statt Verzettlung“.¹⁵

Die wohl affirmativste Apotheose der Höchstverdichtung bildet Rem Koolhaas' Konzept einer „Culture of Congestion“, das er mit seinem Kultbuch „Delirious New York“ verbreitete.¹⁶ Schon 1977 hatte er in einem Artikel diese Feier der metropolitanen Verdichtung und des damit verbundenen Lebensstils konzentriert vorgestellt: „Manhattan represents the apotheosis of the ideal of density per se, both of population and of infrastructures; its architecture promotes a state of congestion on all possible levels, and exploits this congestion to inspire and support particular forms of social intercourse that together form an unique *culture of congestion*.“¹⁷ Dichte wird hier in ihrer übersteigerten Form der Verstopfung

zelebriert, zum Inbegriff des Metropolitanen stilisiert – und somit zur ultimativen Keule gegen einen die aufgelockerte Stadt propagierenden Funktionalismus. Ihre Faszination erhält Koolhaas' Argumentation durch ihr offensichtliches Paradoxon, dass metropolitane Stadt erst dann funktioniert, wenn sie durch Verstopfung nicht mehr funktioniert. Koolhaas intendierte allerdings keine pragmatisch umsetzbaren Dichtebestimmungen, sondern eine künstlerische Konzeption des Großstädtischen. Dass seine poetische Feier der großen Zahl ihrerseits das Metropolitane auf das Quantitative reduzierte, ist angesichts der enthusiastischen Rezeption seiner Postulate eher tragisch als komisch zu nennen.

Seit den 1980er Jahren gilt eine hohe Dichte als ein wesentliches Merkmal des Städtischen. Insbesondere in der Diskussion um die „Europäische Stadt“, aber auch in alternativen Begriffsprägungen wie der „kompakten Stadt“ – ein Begriff, der ebenfalls auf Jane Jacobs zurückgeht – spielt der Begriff der Dichte eine entscheidende Rolle, ohne dass immer genau seine Inhalte und Reichweiten bestimmt würden.¹⁸

Das Konzept der quantitativ fassbaren Dichte wird heute auf unterschiedliche Bereiche der Stadt und des Städtebaus angewandt.¹⁹ Üblicherweise bezeichnet es zunächst die Bevölkerungsdichte, die sich wiederum in Einwohnerdichte und Beschäftigtendichte aufteilt, bei denen jeweils eine bestimmte Personenzahl pro Fläche angegeben wird. Eine Unterkategorie der Einwohnerdichte bildet die Belegungsdichte, bei der die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Wohnung innerhalb einer bestimmten Fläche angegeben wird. Ein weiteres Feld ist das der baulichen Dichte, die in Volumen pro Fläche oder Geschossfläche pro Grundfläche (Ausnutzungsziffer bzw. Geschossflächenzahl) angegeben wird. Weitere Dichten, die in der Stadtplanung angewandt werden, sind die Verkehrsdichte, die Interaktionsdichte (soziale Dichte, Erlebnisdichte), die ökonomische Dichte (Einkommen/Wertschöpfung pro Fläche) und die Nutzungsdichte (Funktionsmischung). Als weitere Felder wären etwa die kulturelle Dichte (Stadtkultur pro Fläche) oder die historische Dichte (historische Vielfalt pro Fläche) zu bedenken.

Diese unterschiedlichen Dichteparameter mögen sich zwar bis zu einem gewissen Grad zur Beschreibung urbaner Phänomene eignen – sie können das Urbane aber weder gänzlich umfassen, noch eignen sie sich als Parameter einer auf das Urbane abzielenden Planung. Regelungen der Dichte funktionieren als Planungsinstrumente lediglich, wenn sie Dichte beschränken. Da Städte *per definitionem* Verdichtungsknoten im Netz der Landschaft bilden, wirkt jede Dichtebeschränkung antistädtisch. Umgekehrt ist die Vorschrift von Mindest-

dichten im Städtebau wiederum auch nicht notwendig, da dieser ohnehin aus ökonomischen und sozialen Gründen zur Verdichtung tendiert.

Die fortschreitende Differenzierung des Dichtebegriffs und seine Anwendung auf immer weitere Felder kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass ihm als quantitativem Konzept unüberwindliche Grenzen in Stadt und Städtebau gesetzt sind. Das Städtische kann nicht allein über das quantitative Kriterium der Dichte bestimmt werden: Eine mit relativ niedrigen Häusern klar definierte Straße kann weitaus dichter wirken und urbaner sein als eine Siedlung mit Wohntürmen im Abstandsgrün. Zusätzlich zum quantitativen Kriterium der Dichte bedarf es also eines qualitativen Verständnisses und entsprechender Beschreibungsweisen dessen, was die Stadt ausmacht.

Heute erscheint es deswegen notwendig, die aus der Kampfzeit gegen die dichte Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihrer hohen Belegungsdichte stammende Gesetzgebung zu lockern und zumindest bauliche Dichten zuzulassen, welche die auch heute bestens funktionierenden älteren Stadtviertel auszeichnen. Dazu reicht es nicht aus, in die Baunutzungsverordnung, die ganz aus dem Geist der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ geboren wurde, ein weiteres Spezialgebiet, das „urbane Gebiet“, einzuführen, das seinerseits noch wieder mit Dichtebeschränkungen belegt ist. Wenn man heute kompakte Stadt will – und vor allem ökologische Nachhaltigkeitsgründe sprechen dafür – müsste die Baunutzungsverordnung vom Kopf auf die Füße gestellt und von einer Stadtverhinderungs- zu einer Stadtermöglichungsverordnung umgestaltet werden. Das „urbane Gebiet“ müsste mit weitaus höheren Dichten zum Normalgebiet werden – und alle weiteren Gebiete dürften nur noch begründete Ausnahmen sein,

Doch um städtebauliche Qualitäten zu erreichen, sind Dichtevorschriften, die den Städtebau auf abstrakte Baumengen auf undefinierten Baufeldern reduzieren, ungeeignet. Statt GFZ, GRZ, BMZ oder ähnlichen Dichteregulungen wäre es weitaus nützlicher, mit Baulinien die öffentlichen Stadträume zu definieren, mit Höhenbegrenzungen wie Trauflinien die Belichtung der öffentlichen Räume sicherzustellen und mit einer situationsabhängigen minimalen Hofgröße die angemessene Belichtung und Belüftung der privaten Räume zu ermöglichen. Denn mit dem Mittel der Dichteregulierung Städtebau betreiben zu wollen, ist ungefähr so, als wollte man mit einer Dezibelbeschränkung ein Konzertprogramm erstellen.



KIN MING ESTATE in Hongkong, Dichte ohne Städtebau: hohe bauliche Dichte – und doch keine schönen öffentlichen Stadträume (Foto: Wikimedia Commons)

ANMERKUNGEN

- ¹ A Erika Spiegel, „Dichte“, in: Hartmut Häußermann (Hg.), *Großstadt. Soziologische Stichworte*, Opladen 2000, S. 39–47.
- ² Wolfgang Sonne, *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts*, Berlin 2014.
- ³ Reinhard Baumeister, *Bauordnung und Wohnungsfrage, Städtebauliche Vorträge*, Bd. 4, H. 3, Berlin 1911.
- ⁴ Nikolai Roskamm, *Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion. Diskurse zu Stadt und Raum*, Bielefeld 2011, S. 19–36.
- ⁵ Louis Wirth, „Urbanism as a Way of Life“, in: *The American Journal of Sociology*, Bd. 44, Juli 1938, S. 1–24.
- ⁶ Johannes Göderitz, „Städtebau“, in: Alfred Enskat u.a. (Hg.), *Wörterbuch der Wohnungs- und Siedlungswirtschaft*, Stuttgart 1938, S. 1015–1033.
- ⁷ Johannes Göderitz, *Besiedlungsdichte*, Wiesbaden 1954; Johannes Göderitz, Roland Rainer, Hubert Hoffmann, *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen 1957.
- ⁸ Gerhard Boeddinghaus (Hg.), *Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964*, Bauwelt Fundamente 107, Braunschweig, Wiesbaden 1995.
- ⁹ Nikolai Roskamm, *Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion. Diskurse zu Stadt und Raum*, Bielefeld 2011, S. 312–313. S. auch Nikolai Roskamm, „Das Konstrukt Dichte und die ‚europäische Stadt‘“, in: Oliver Frey, Florian Koch (Hg.), *Die Zukunft der Europäischen Stadt*, Wiesbaden 2011, S. 71–85.
- ¹⁰ Ruth Glass, „Higher and Lower“, in: *The Architectural Review*, Bd. 114, 1953, S. 358–360.
- ¹¹ Frederick R. Hiorns, *Town-Building in History. An Outline Review of Conditions, Influences, Ideas, and Methods affecting ‚Planned‘ Towns through Five Thousand Years*, London 1956, S. 433.
- ¹² Jane Jacobs, „Downtown is for People“, in: William H. Whyte (Hg.), *The Exploding Metropolis*, New York 1958, S. 157–184, S. 159–160.
- ¹³ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.
- ¹⁴ Gerhard Boeddinghaus, *Die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in der städtebaulichen Planung*, Dissertation Aachen 1969; Gerhard Boeddinghaus, *Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/64*, Braunschweig, Wiesbaden 1995.
- ¹⁵ Heinz Feicht, *Dichte im Städtebau*, München 1969.
- ¹⁶ Rem Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York 1978.
- ¹⁷ Rem Koolhaas, „Life in the Metropolis‘ or ‚The Culture of Congestion‘“, in: *Architectural Design*, Bd. 47, H. 5, 1977, S. 319–325, S. 320.
- ¹⁸ Pierre Clemente, Sabine Guth, „Les avatars d’un rapport densité – formes urbaines à Paris“, in: Bernard Huet (Hg.), *Paris, formes urbaines et architectures*, Paris 1998, S. 125–144; Martin Wentz (Hg.), *Die kompakte Stadt. Die Zukunft des Städtischen*, Frankfurt am Main 2000.
- ¹⁹ Vittorio Magnago Lampugnani, Thomas K. Keller, Benjamin Buser (Hg.), *Städtische Dichte*, Zürich 2007.