

# Multimedia-Telekommunikation, Stadtkonzepte und Stadtentwicklung

## Verändert die Nutzung des Internet unsere Städte?

Peter KNOCH

Dr.rer.pol., Dipl.-Ing. Architekt Peter Knoch, Stadtentwicklung und Stadtplanung, Alte Allee 50 D-81245 München, peter.knoch@t-online.de

Die atemberaubende Entwicklung der Multimedia-Telekommunikation könnte sowohl zu einer Veränderung in der Nutzung der Städte als auch ihrer Struktur führen. Dies wäre eine tiefgreifende Umwälzung, wie der folgende kurze Rückblick zeigt. So soll sich die Stadt im Verlauf des 20ten Jahrhunderts nach Meinung der Fachleute zunächst entsprechend bestimmten Modellen, Konzepten und Leitbildern entwickeln. Dieser leitbildgetriebene Imperativ wird dann abgelöst von städtebaulicher Pragmatik, um zur Jahrhundertwende in die kommunikationsbedingte relative Ubiquität des Stadtgefüges und seiner Nutzung zu münden. Bei der Erörterung dieser These vermittelt der Blick auf die zurückliegenden Jahrzehnte der Stadtentwicklung auch folgende Erkenntnisse.

### 1 KONZEPTE DER STADTENTWICKLUNG

Zu Beginn der 60er Jahre soll die Stadtstruktur "gegliedert und aufgelockert" (Göderitz u.a. 1957) sowie "autogerecht" (Reichow 1959) sein. Das von Hillebrecht (1962) entwickelte Modell der Regionalstadt, bzw. "einer städtebaulichen Form der Stadtregion", widerspiegelt die z.B. bei der Gründung des "Verbandes Großraum Hannover" (1962) angestrebten ÖPNV-orientierten raumstrukturellen Gliederungen der Suburbanisierung. Zur gleichen Zeit arbeitet die sozial orientierte Diskussion über Stadterneuerung heraus (Jacobs 1961), daß nicht so sehr strukturelle Raumdefinitionen eine Stadt menschengerecht werden lassen, sondern - nach der Kritik der Wohnmaschinenideologie Le Corbusiers (Chombart de Lauwe 1960) - eher sozialstrukturelle Politiken und Infrastrukturen. Dies wird auch durch die Arbeit A. Mitscherlichs (1965) deutlich, der die Besitzverhältnisse an Grund und Boden als Haupthindernis einer menschengerechten Stadtentwicklung kritisiert.

Wesentlichen Platz in der konzeptionellen Planungsdebatte nimmt der Dichtebegriff ein (Albers 1964, Borchardt 1968, Krau 2000). Unter Gesichtspunkten der deutschen "Baunutzungsverordnung", die erlaubt, Art und Maß der Nutzung festzusetzen, spielt in der Bundesrepublik die damit festgehaltene städtebauliche Dichte eine große Rolle in den Planerdebatten. Einerseits werden hohe urbane Dichten spätestens seit Jacobs (1961) nicht mehr zwangsläufig als schädlich und ungesund erachtet, soweit Besonnung und Belüftung ausreichen. Andererseits wird um die "richtige" Dichte seit Nagel (1927) und Göderitz u.a. (1957) sowie Albers (1964/2;1965) und im Spannungsfeld der Vorstellungswelten von Le Corbusier (1928) und F.L. Wright (1950) debattiert. Wesentliche Kenngröße in der deutschen Debatte ist dabei die Geschoßflächenzahl (GFZ). Das ist die Summe aller Geschoßflächen eines Gebäudes, die Bruttogeschoßfläche, geteilt durch die Grundstücksfläche. In der Auseinandersetzung der drei hier betrachteten Jahrzehnte pendeln sich Werte zwischen 0,2 und 1,0 für Neubauwohngebiete und weit über 3,0 bei der Sanierung von Altstadtgebieten ein (Borchardt, 1974). Die eigentliche Qualitätskennziffern für Wohnqualität liegen jedoch zunehmend in den Quadratmetern Wohnfläche je Einwohner sowie denen der Umweltbelastungen.

Der Dichtebegriff wird 1963 im Zuge der Diskussion des Raumordnungsgesetzes um den Begriff des "überlasteten Verdichtungsraumes" erweitert. Frühe Versuche, die Knappheitsthese des >Volk ohne Raum< - Leitbildes der Nazis wiederzubeleben (Grimm 1950), scheitern. Auch der Deutsche Werkbund (1976) ist hier 50 Jahre nach Grimm (1926) nicht erfolgreich.

1968 diskutiert die Fachöffentlichkeit in Europa die "Raumstadt" - Vorstellungen von Schulze-Fielitz (1968) und Yona Friedmann. Eine "städtebauliche Neutralstruktur" soll den vorhandenen Stadtbestand in einer zweiten Ebene überlagern und neue Nutzungen aufnehmen.

Ausgehend vom Begriff der "zentralen Orte" (Christaller 1933) führt Müller (1971) das Modell der "Entwicklungachsen" in die Debatte ein, das Istel (1971) präzisiert.

Albers (1974) unterscheidet drei "Grundkonzepte": das des "punktförmigen Zentrums", "des Siedlungsbandes" und das "einer dispersen Bevölkerungsverteilung bis hin zur Auflösung der Stadt in das Land hinein."

Heute sind heute immer noch etwa 88% der Fläche des Staatsgebietes der BRD nicht bebaut, das bedeutet, nicht von Gebäude-, Abstands-, Frei-, Betriebs- und Verkehrsflächen in Anspruch, ohne daß sich eins der zahlreichen Konzepte durchgesetzt hat (Knoch 1999).

### 2 DIE „PRAGMATISCHE“ STADTSTRUKTUR

Die jeweils durchgängig implementierte Stadtstruktur definiere ich als die „pragmatische“ Struktur der Stadt. Dies als leitbildfreies, jedoch immer wieder das Überstülpen von Leitbildern herausforderndes Abbild des tatsächlich Vorhandenen, wie es ein jeweils aktueller Stadtplan wiedergeben würde. Seine Akzeptanz bietet der Planung heute Ansatzpunkte für Sozialtechniken (Popper 1944, 1957) und argumentative Prozesse (Rittel 1973; Mann 1977, Knoch 1999).

Eine in zeitlicher Reihenfolge erfolgende Klassifizierung pragmatischer Stadtstrukturmodelle verdeutlicht ihre Entwicklung und könnte - grob vereinfacht, sowie bei gegenseitiger Überlappung - wie folgt gegliedert aussehen:

?? die kompakte, gegliederte und befestigte Stadt (Mittelalter bis 19. Jhdt., Nördlingen, Carcassonne)

?? die erweiterte und industrialisierte Stadt des 19. und 20. Jahrhunderts; London, Chicago, New York

?? die zerstörte Stadt (Ende 2. Weltkrieg: Berlin, Hiroshima; also die Stadt der „Konservativen Revolution“ im Sinne von Dwinger, Mohler und der deutschen Nazis, "...die jedes einmal Erreichte in Frage stellt und sich immer wieder nach der Wiedergeburt in der Vernichtung sehnt." (Mohler, 1972)

?? die wiederaufgebaute Stadt (Beginn der autogerechten Stadt; 1947 gibt es weltweit soviel PKW wie heute allein in der BRD)

?? die Radialstadt (konzentrische Schienenverkehrsstadt: München)

?? die Regionalstadt (netzförmig urbanisierte Region: Ruhrgebiet; ggf. bei polyzentrischer Dezentralisierung)

?? die ubiquitäre Stadt (autogerechte und Schienenverkehrsstadt mit hoher Schadstoffbelastung: Stuttgart, Ruhrgebiet)

?? die ubiquitär-kompakte und ökologisch umgebaute Stadt; das ist schadstoffminimierende oder/und energieeinsparende - Stadtregion hoher Dichte, im Sinne einer pragmatischen "Stadt der Zukunft"; Tendenzen in diese Richtung sind vorhanden in München, Freiburg, Karlsruhe, Heidelberg, Strasbourg, Zürich, Basel und Seattle.

Der Grund für die Entwicklung pragmatischer Stadtstrukturmodelle ist dabei wiederum auch struktureller Natur: die ubiquitäre Stadt läßt sich keiner Megastruktur mehr unterordnen, ohne ihres ubiquitären, demokratischen, in gewissem Sinn egalitären und freiheitlichen Charakters verlustig zu gehen. Sie ist ungeeignet für weiterführende "Megastrukturierungen" und daher offen für argumentative Prozesse und ökologischen, also schadstoffminimierenden und damit energiesparenden Umbau. Diese Stadt spiegelt den Entwicklungsstand der Zivilgesellschaft einerseits, den Stand heutiger Arbeitsteilung und der ihr zugrunde liegenden Digitalisierung aller Produktionsprozesse andererseits.

### 3 STADT UND TELEKOMMUNIKATION

Falls es gelingt die drängenden Sicherheits- und Verschlüsselungsprobleme (Singh 2000) bei online-Prozessen zu lösen und das in vielen Fällen katastrophale WEb-Design nutzerfreundlicher zu gestalten- woran m.E. kein Zweifel besteht - kann die aktuelle Börsenschwäche von NASDAQ und NEMAX lediglich vorübergehend die Veränderung der Stadtstrukturen aufhalten, wie sie die Kernthese meiner Darlegung zum Ausdruck bringt.

In großen amerikanischen Einkaufszentren, die leer fallen und in denen statt der Einkaufsflächen neue Wohnhäuser geplant werden, schlägt unter Umständen die Auswirkung des sogenannten Internet-Kaufhauses zu Buche . Dies etwa in Gestalt eines US-Großkonzerns, der in seinem internet Kaufhaus ab 1. Januar 2000 rund 600.000 Artikel anbietet . Demgegenüber bieten in Deutschland etwa die Lebensmittelketten, die ins Internet „drängen“ lediglich 2.500 Lebensmittel für den Internetversand an. Die Strategie der US-amerikanischen Großkaufhäuser läuft zwar angeblich nicht auf die Verdrängung von Verkaufsflächen durch BITS im Internet hinaus, sondern auf gegenseitige „Befruchtung“. Dabei wird „die optische Einkaufserfahrung im Laden“ im Internet versuchsweise nachgebildet. Zuwachsraten bei den Umsätzen scheinen diese Strategien als sehr wirksam zu bestätigen. Ein Einfluß auf die Benutzung der Stadt durch Bürger und Investoren ist jedoch abzusehen auf den Verhaltensfeldern Lebensstil, Verkehrsgewohnheiten, Einkaufsgewohnheiten, Warenfluß, Wohnen, Arbeiten und damit bei der Nutzung städtischer Flächen im Grundstücks- und Geschoßflächenbereich. Dies sobald der B2C -Austausch zunimmt und die nötigen Logistiklösungen gefunden sind.

Folge für alle betroffenen Händler im Automobil-, Reiseveranstaltungs- und Einzelhandelsbereich sowie bei den Banken und im factory-outlet-Verkauf könnten Verlagerungen auf das Internetangebots- und Einkaufsverhalten sein. Infolgedessen sind drastische Einbussen im Filialbereich und bei dem nötigen innerstädtischen Einkaufsflächenbedarf zu erwarten. Nicht nur in dem B2C oder Business to Consumer - Bereich, sondern erst recht im B2B oder dem Business to Business - Bereich werden mehr und mehr Geschäftsfelder online bzw. onwire abgewickelt.

Gleichzeitig hat sich heute schon ein Telearbeit-Sektor herausgebildet, der bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern zunehmend auf Akzeptanz stößt (EGReport 2000). Die Konsequenzen für die Benutzung der Städte und Orte sowie des ländlichen Raumes liegen auf der Hand: abnehmende Bedeutung der Städte für das Einkaufen der Menschen, zunehmende Bedeutung für andere Kulturnutzungen, allen voran für das Wohnen; entsprechende Verlagerung der Verkehrsströme mit durchaus positiven „nachhaltigen“ Auswirkungen auf die Umwelt. Gleichzeitig scheint sich im stadtpolitischen Bereich eine neue Bedeutung „der Stadt“ herauszubilden; Stadtregionen (CITISTATES als neuer Kombinationsbegriff gebildet aus citizen und state.) gewinnen jenseits nationaler Grenzen im globalen Netz des Standortwettbewerbes an Bedeutung.

Die nächste Stufe der Telekommunikation zeichnet sich bereits ab. Stichwort ist die Vision des mobilen Internetnutzers (mobile internet ; WAP): Jeder Handybesitzer hat Zugang zum Internet von jedem beliebigen Standort aus; er ist relativ unabhängig vom Kabel sowie dem angeschlossenen PC-Standort und kann standortunabhängig im Privat- und Geschäftsleben kommunizieren. Wenngleich für die entsprechend nötig werdenden Infrastrukturen und Lizenzen gigantische Milliardensummen aufgewendet werden müssen (Bömer 2000), könnte die resultierende Benutzerfreiheit der städtischen Zivilgesellschaft neue Qualitäten geben. Dies bietet insbesondere bei kleinem aktuellem Kundenstamm und Netzzumfang große Wachstumschancen, was die teilweise horrende anmutenden Versteigerungspreise der UMTS-Lizenzen erklären mag.

Ein Vergleich der Werbungskosten von Unternehmen in den USA je Kundenkontakt zeigt - allen Schwankungen der Börsenkurse zum Trotz - das revolutionär anmutende Potential der internet induzierten Kundenkontakte.

Wie die nachfolgenden Tabellen zeigen liegen die Möglichkeiten europäischer Einzelhändler auch hier weit hinter den in den USA scheinbar schon erreichten Maßstäben. Die getätigten und im Laufe kommender Jahre zu erwartenden Umsätze sowie Zuwachsraten in Europa könnten auf drastische Veränderungen auch in der Benutzung der Stadt schließen lassen. Dies dann, wenn sich herausstellen sollte, daß sich die Einkaufsgewohnheiten in das internet verlagern und z.B. nur noch rund 50% heute üblicher Wege zurückgelegt werden. Die dabei nötig werdende Logistik-Revolution könnte etwa - um ein Beispiel zu nennen - bei entsprechender Planung gleichzeitig 50 Einzeleinkaufswege durch einen Logistik-Weg ersetzen.

Meine abschließende These lautet dementsprechend:

**Die Stadt der Zukunft wird infolge der „Online-Revolution“ nicht länger Hauptstandort des Einzelhandels, von Bankfilialen und Finanzdienst-leistungen sein ; sie wird frei für mehr Wohn-, Wissenschafts-, Bildungs- und Kulturnutzungen, ggf. neuartige bürogebundene Dienstleistungen. Die Stadt der Online-Gesellschaft wird so in Ergänzung und Abbruch der eingangs aufgezeigten bisherigen Entwicklung mehr und mehr die Ubiquitäre Stadt.**

Werbungskosten USA je direkten Kundenkontakt nach Medien

Printwerbung	220 US Dollart
Fernsehen	197 US Dollar
Internet	14 US Dolar

Internetkaufhaus

	Zahl der angebotenen Artikel
WAL-Mart	600.000
SPAR	2.500

Umsätze über internet; davon 90 % zwischen Unternehmen

	Jahr	2003
USA		708 Mrd US Dollar
Europa		430 Mrd US Dolar
Asien		72 Mrd Us Dollar

Prognose e-commerce

2009	2010 bis 2014	2014	2016
online- banking	internet Kaufhäuser	13% Lebensmittel	Auflösung der
ist Standard	etabliert	31 % Bücher	Filialnetze
		über internet	der Banken

