

# Keene, N. H.: Zur Planungsproblematik einer amerikanischen Mittelstadt\*

Von W. ZSILINCŠAR

## 1. Topographische und historische Grundlagen

Keene, eine mittelgroße Stadt mit knapp über 20.000 Einwohnern, liegt im SW des US-Bundesstaates New Hampshire in einer beckenartigen Erweiterung des Ashuelot-Tales. Infolge des geringen Gefälles und hohen Grundwasserspiegels kommt es dort jedoch zur Ausbildung von Sümpfen, Mooren und zahlreichen kleinen Seen und Tümpeln. Dadurch wird der Vorteil der Ebenheit des Terrains z. T. wieder aufgehoben, ein Umstand, der sich gerade bei der Suche nach neuem Bauland für die expandierende Stadt nachteilig auswirkt. Dazu kommt, daß vor allem in der kalten Jahreszeit infolge des Beckencharakters und der ungünstigen Entwässerungssituation Inversionswetterlagen mit bisweilen lang anhaltender Nebeldecke über dem Tal häufig sind.

So würden sich zwar die noch großteils bewaldeten höher gelegenen Terrassen und Fußflächen der Beckenumrahmung eher für die Besiedelung eignen, doch waren wohl historische Gründe für die Errichtung einer Niederlassung im feuchten, alluvialen Beckenzentrum maßgebend. Dessen Wasserreichtum mag die ersten Siedler hinsichtlich ihrer Eigenversorgung und den Möglichkeiten der Entwicklung eines wasserkraftständigen Gewerbes ebenso angesprochen haben, wie der Vorteil des Schutzes vor kriegerischen Indianern, insbesondere während des Französisch-Indianischen Krieges. Um dieser Vorzüge willen nahm man sogar die Gefahr von Überschwemmungen in Kauf, die, immer wiederkehrend, z. T. beträchtlichen Schaden anrichteten.

Das westliche New Hampshire war bis ins frühe 18. Jh. eine weitgehend unberührte Wildnis. Erst ab dem Jahre 1732 begann man, von Massachusetts aus einzelne Pioniersiedlungen in dieses Gebiet vorzutreiben. So wurde bereits am 3. Juli 1732 kraft einer seitens des „House of Representatives“ von Massachusetts erlassenen Verordnung die Gründung von vier townships, nämlich Lebanon/Maine, Athol/Massachusetts, Swanzey und Keene in New Hampshire beschlossen. Jeder dieser Gemeinden wurde eine Fläche von sechs Quadratmeilen (ca. 15,6 km<sup>2</sup>) zugewiesen. Diese wiederum bestand aus 63 Parzellen, von denen jeweils eine dem ersten „Bürgermeister“, der Verwaltungsbehörde und der Schule zugewiesen wurden. Die restlichen 60 Parzellen teilte man unter den ersten Siedlern auf. Jeder Siedler war zur Errichtung eines Gehöftes sowie zur Bestellung und Einfriedung von acht acres Land (ca. 32.400 m<sup>2</sup>) angehalten.

Die ersten Jahrzehnte der jungen Ansiedlung waren gekennzeichnet durch Rodungstätigkeit, Urbarmachung und den Bau primitiver Verkehrsverbindungen und Verarbeitungsbetriebe wie Säge, Mühle, Schmiede etc. Zum Schutz vor Übergriffen durch die Indianer baute man ein kleines Fort.

Das erste tradierte Volkszählungsergebnis aus dem Jahre 1767 ergab für Keene 430 Einwohner. Nach dem Ende des Unabhängigkeitskrieges kehrten Friede und Sicherheit im Lande ein, so daß sich die Einwohnerzahl der Stadt bis zum Jahre 1790 auf 1314 erhöhte.

\* Mehrere Aufenthalte in den Vereinigten Staaten von Amerika (1968, 1969, 1978, 1980), davon die beiden letzten in Form von vom Verfasser geleiteten Exkursionen des Instituts für Geographie der Universität Graz boten Gelegenheit, sich mit dem US-amerikanischen Städtewesen auseinanderzusetzen. Die in diesem Beitrag geäußerten Gedanken basieren auf Auskünften und Unterlagen, die dem Verfasser in dankenswerter Weise seitens des City of Keene Planning Board und Herrn Prof. Dr. K. Bayr vom Geography Department des Keene State College vermittelt wurden.

Der Jubilar, dem dieser Aufsatz gewidmet ist, hat sich selbst in einem Festschriftsbeitrag für S. Morawetz (1973) mit siedlungsgeographischen Problemen einer kanadischen Kleinstadt befaßt. Es schien daher sinnvoll, seine damals geäußerten Gedanken durch den vorliegenden Beitrag zu ergänzen.

Kleingewerbebetriebe, Gasthäuser und Läden entstanden, eine neue Pfarrkirche wurde erbaut, und allmählich begann sich auch die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung zu differenzieren. Zu den Bauern, Handwerkern und kleinen Gewerbetreibenden gesellten sich Rechtsanwälte, Ärzte, Lehrer und Geschäftsleute. An den zahlreichen kleinen Bächen, die im Becken zusammenströmten, entstanden nach und nach kleine Textilfabriken, Gerbereien, Mühlen und Sägewerke.

Um 1800 bestand die Gemeinde aus rund 100 vorwiegend aus Holz errichteten Wohn-, Geschäfts- und Betriebsgebäuden, einem Versammlungshaus, einem Gerichtsgebäude und einem Gefängnis. Die erste, von Boston ausgehende, Eisenbahnlinie berührte Keene im Jahre 1847.

Von größter Bedeutung für das Siedlungswachstum waren jedoch die Impulse, welche von der Industrialisierung ausgingen.

Das frühe Gewerbe war durchwegs wasserkraftständig und verarbeitete zunächst die Produkte, welche die Natur bot oder menschlicher Fleiß ihr entronnen hatte: Holz, Getreide, Faserpflanzen.

Mit dem Eintritt ins Industriezeitalter entstanden nicht nur neue Arbeitsplätze und damit ein Anreiz für die Zuwanderung von Arbeitskräften, sondern es kehrte bald auch ein bescheidener Wohlstand ein, der, zusammen mit der wachsenden Einwohner- und damit Konsumentenzahl, auch zu einer Ausweitung des Handels- und Dienstleistungssektors beitrug. So gab es im Jahre 1800 in Keene bereits mehrere Gemischtwarenläden, drei Kneipen, eine Branntweinbrennerei, eine Gerberei, zwei Sägewerke, zwei Getreidemühlen, eine Pottascheerzeugung, eine Walkerei, eine Bäckerei, einen Möbeltischler, einen Juwelier, eine Schmiede und eine Druckerei.

Schon bald wurde über den eigenen Markt hinaus produziert und damit die Notwendigkeit des geräumigeren Austausches von Fertigprodukten und Rohstoffen geschaffen. Dem „Industriezeitalter“ folgte das „Verkehrszeitalter“.

Postkutschen und Mietdroschken wurden zunächst in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s von der Dampfeisenbahn abgelöst. Diese wurde bald durch elektrifizierte Linien ersetzt, bis sich in den zwanziger Jahren der Verkehr immer mehr auf die Straße verlagerte. Nirgendwo in der Welt hat das Automobilzeitalter drastischere Spuren im Landschafts- und Siedlungsbild hinterlassen als in den Vereinigten Staaten. Dies um so mehr, als die überaus große private Motorisierungsdichte – es entfallen heute fast auf jeden Haushalt bereits zwei Pkw – Bedeutung und Effizienz der öffentlichen Verkehrsmittel stark eingeschränkt hat.

Als größte Siedlung in Cheshire County zog Keene frühzeitig wichtige zentralörtliche Funktionen an sich, wie z. B. 1850 das Bezirksgericht (county court). Im Jahre 1874 erfolgte die offizielle Stadterhebung.

Die weitere Entwicklung bis zur Gegenwart führte einerseits zu einer gewissen räumlichen Konsolidierung durch die Entwicklung eines Central Business District (CBD), andererseits jedoch durch die Ausweitung der Wohngebiete und Industriezonen entlang den Hauptausfallstraßen zu Desintegrationstendenzen des Siedlungsgebietes. Um diese Tendenzen in den Griff zu bekommen und Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Stadt abzugeben, begann man bereits im Jahre 1970 seitens des „Planning Board“ der City of Keene mit der Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes („Comprehensive Plan“). Dieses soll in der Folge in seinen wesentlichen Grundzügen kurz erläutert werden.

## *2. Grundlagen und Zielvorstellungen des Stadtentwicklungskonzepts*

Die erste Phase des Comprehensive Plan war der Erfassung der bestehenden Problemfelder und der Formulierung langfristiger Zielvorstellungen und Lösungskataloge gewidmet. Sie wurde vom Planning Board der Stadt getragen und lief unter maximaler Bürgerbeteiligung mittels der Installierung von Bürgersubkomitees ab. Diese sollten nicht nur

das Problembewußtsein der Einwohnerschaft wecken, sondern auch Ansporn für eine aktive Bürgerbeteiligung bei der Problemlösung bzw. der Auswahl vom Planungsbeauftragten vorgeschlagener Alternativen sein. Oberste Maxime bei allen Planungsfragen war das Erreichen einer höchstmöglichen Umweltqualität („quality environment“). Im „1977 Community Goals Report“ heißt es dazu: „. . . the goals of the community have been of major importance to the individual since the earliest days of the Upper Ashuelot settlement. The community goals then – protection from the elements, maintaining links to nearby villages, assuring food and water supplies – were no more critical than some of the goals we share now – educating the young and not-so-young, providing housing for the elderly, preserving the quality of our air and water.“

Bei der Verwirklichung der langfristigen Zielvorstellungen, die eine harmonische Entwicklung für die ganze Gemeinde gewährleisten sollen, wird auf die größtmögliche individuelle Entfaltungsmöglichkeit des einzelnen besonderer Wert gelegt, ein Prinzip, das in den Vereinigten Staaten nicht nur in Planungsfragen Gültigkeit besitzt. Der Stadtverwaltung obliegt es, für ihre Bürger jene Lebensbedingungen zu schaffen, die den Mindestanforderungen an eine humane Umwelt entsprechen und die „Würde“ des Einzelindividuum bewahren („. . . maintain the dignity of the individual“).

Keene vermochte seine pittoreske semi-rurale „Neu-England-Atmosphäre“ bis zum heutigen Tage zu bewahren. Dennoch befinden sich in der Siedlung genügend Einrichtungen des Handels, Gewerbes und der Dienste, um ihr nicht bloß das Attribut, sondern auch das Leben eines städtischen Gemeinwesens zu sichern. Die gegenüber europäischen Dimensionen völlig andersartige Wertigkeit des Begriffes „historisch“ führt bei stadtgestalterischen Maßnahmen, bei der „Renovierungs“- oder „Konservierungsgesinnung bzw. -bereitschaft“ der Bevölkerung wie auch der Planer zu teilweise grundverschiedenen Einstellungen: Einmal fehlt das Verständnis für „das zu bewahrende Alte“ oft völlig, zum anderen wird sogenanntes „Altes“ bewahrt, wofür dem europäischen Betrachter wiederum jedwedes Verständnis mangelt.

Auch im Keene „Community Goals Report“ des Jahres 1977 klingt die emotionalisierte Geisteshaltung gegenüber dem historisch Gewachsenen an, selbst wenn dieses nur in Ausnahmefällen weiter als 200 Jahre zurückreicht. So wird „our wide, treeshaded Main Street with the lovely church at the head of the square (which) are not simply links to our historical heritage“ zitiert, oder immer wieder die „New England atmosphere“ ins Bewußtsein gerückt.

### *3. Freiraum und Erholung*

Zielvorstellung: „A wide variety of recreational and cultural opportunities should be readily available for citizens of all ages and interests. Through careful planning and programming in cooperation with surrounding towns, Keene should be able to provide unique advantages to citizens of the entire region.“

Wie man sieht, werden auch in den USA in Planungsgutachten bisweilen recht allgemein gehaltene – um das Attribut „nichtssagend“ zu vermeiden – Zielvorstellungen formuliert. Erst im detaillierten Empfehlungskatalog kommt es zu konkreteren Aussagen. Mit dessen Ausarbeitung war eine „Conservation Commission“ befaßt. Ihr ging es bei der Erhaltung von Freiraum auch um dessen „passiven Rekreationswert“, was die Sicherung aller noch weitgehend ungestörten Ökotope impliziert. Um der mit dem Bevölkerungswachstum einhergehenden Landverknappung entgegenzuwirken und eine weitestgehende Kommunikationsmöglichkeit des Stadtbewohners mit der Natur zu gewährleisten, werden besondere Anstrengungen zur Erhaltung der Grün- und Feuchtflächen (Seen, Fließgewässer, Moore, Sümpfe) empfohlen. Diese dürfen sich freilich nicht nur auf im öffentlichen Besitz befindliche Flächen beschränken, sondern müssen auch privates Freiland einbeziehen.

Bei einer Gemeindefläche von rund 94,9 km<sup>2</sup> waren 1970 nur rund 5,7 km<sup>2</sup> oder 6% (davon rund 4 km<sup>2</sup> im öffentlichen Besitz) Freiland, Parks, Sportanlagen, Wasserflächen, Friedhöfe.

Ziel der Freiflächenpolitik der Stadt ist es, unter Einbeziehung der landwirtschaftlich genutzten Flächen rund 50% des Gemeindeareals von Verbauung freizuhalten. Dies soll einerseits durch eine forcierte Freiflächenpolitik der Stadt, durch Erlassung von Bauverböten bzw. durch freiwillige Selbstbeschränkung der privaten Grundstückseigner erreicht werden.

Maßnahmen und Aktivitäten zur Sicherung und Entfaltung des Erholungspotentials werden seit 1945 von einer eigens dafür geschaffenen Abteilung der Stadtverwaltung von Keene gesteuert. Sie sind ausdrücklich auf alle Altersschichten der Bevölkerung ausgerichtet, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Zusammenarbeit mit den Schulen gelegt wird. So stehen die schuleigenen Sportanlagen bzw. kulturellen Einrichtungen (Mehrzwecksäle, Bibliotheken, Sammlungen) auch zur öffentlichen Benutzung zur Verfügung. Die Integration der Höheren und Hochschulen (Colleges, Universitäten) in das öffentliche Leben und Bewußtsein der Bevölkerung ist in den USA wesentlich intensiver als etwa in Österreich. Theater- und Konzertsäle, Ausstellungsräume, Sporthallen und Stadien sind, vornehmlich in den kleineren Städten, zumeist unmittelbar mit Hochschulen verbunden. Theatergruppen, Chöre und Orchester sowie viele Mannschaftssportarten werden von den Hochschulen getragen und wickeln ihre Aktivitäten bewußt im Lichte der Öffentlichkeit ab, so daß deren kulturelle Betätigungsmöglichkeiten dadurch eine wesentliche Bereicherung erfahren.

### *3.1. Struktur der Freizeit- und Erholungseinrichtungen*

Nach den allgemeinen Zielvorstellungen des Stadtentwicklungskonzepts sollen im Endausbau auf 100 Einwohner jeweils rund 4000 m<sup>2</sup> öffentliche Parks und Erholungsflächen entfallen. Entsprechend den unterschiedlichen Erholungs- und Freizeitinteressen, -gewohnheiten und -wünschen sollen diese möglichst vielgestaltig sein und sich im wesentlichen in drei Kategorien gliedern:

1. Nachbarschaftszentren (neighborhood centers),
2. Spiel- und Sportplätze (playfields),
3. Parks und Naherholungsgebiete (recreation parks).

Die Nachbarschaftszentren sollen auf die Erholungsbedürfnisse der ganzen Familie abgestimmt sein und einen maximalen Einzugsradius von 800 m aufweisen. Für jeweils rund 800 Menschen sind ca. 4000 m<sup>2</sup> Fläche vorgesehen. Zur Grundausrüstung gehören Plätze mit Spiel- und Sportgeräten, Anlagen für Mannschaftsspiele (Fußball, Basketball etc.), Tennisplätze, Planschbecken, Möglichkeiten für künstlerische Betätigung und Kommunikation, Toiletteanlagen und Räumlichkeiten für die Unterbringung von Sportgeräten und zum Regenschutz. In dicht besiedelten Stadtteilen sollen die Nachbarschaftszentren darüber hinaus gut ausgestattete Kinderspielplätze für ca. 300 bis 700 Kinder enthalten. Spiel- und Sportplätze sollten für jeden Haushalt innerhalb eines Umkreises von höchstens 1,6 km erreichbar sein. Für jeweils 800 Einwohner wären wie bei den Nachbarschaftszentren etwa 4000 m<sup>2</sup> Fläche zur Verfügung zu stellen, deren Ausstattung Spiel- und Sportgeräte bzw. -flächen, Schwimmbecken, Eislaufplätze, aber auch Picknickplätze und ein ausreichendes Parkplatzangebot umfassen sollte.

Parks und Naherholungsgebiete sollen dem Stadtbewohner ein Stück „Natur“ vermitteln und mindestens 40,5 ha groß sein: „(They are) intended to provide a place for the city-dweller to escape the noise of the city and to bring him in contact with nature“. Waldreichtum und weitestgehende Freihaltung vom motorisierten Verkehr gehören zu ihren wesentlichen Attributen. Möglichkeiten zu vielfältiger sportlicher Betätigung sind ebenso vorzusehen wie genügend Parkplätze am Rande der Erholungsgebiete.

Ausstattung und Gestaltung von „recreation parks“ lassen sich nicht standardisieren, doch erweist sich die Bereitstellung von Möglichkeiten zum Bootfahren, Schwimmen oder Eislaufen beim Vorhandensein geeigneter Wasserflächen sowie von Anlagen für die sportliche Betätigung als erstrebenswert. Weitere Ausstattungsmöglichkeiten bieten sich darüber hinaus in Form von Lehrpfaden, botanischen und zoologischen Gärten oder Wildgehegen, Camping- und Picknickplätzen, Wanderwegen, Radwegen, Langlaufloipen usw. an.

Die Sicherung des zukünftigen Freiflächenpotentials für Erholung und Freizeitgestaltung erfordert eine frühzeitige und zielgerichtete Bodenbeschaffungspolitik seitens der öffentlichen Hand. Als Instrumentarium zur Freiflächensicherung stehen u. a. Möglichkeiten des Grundstücksankaufs seitens Staat und Gemeinde, die Einverleibung von Nutzungsservituten für die Öffentlichkeit oder die Erlassung von Nutzungsbeschränkungen bzw. -verordnungen offen. Dabei ist das Hauptaugenmerk auf für intensivere Landnutzungsarten weniger geeignete Areale zu legen. Landwirtschaftliche Nutzflächen sollen permanent in das Freiland einbezogen werden.

Von vorrangigem Interesse ist ferner die Wahrung bzw. Wiederherstellung von Sichtbeziehungen zu bedeutsamen Landmarken des städtischen Umlandes. Die Sicherung des landschaftlichen Charakters von Naherholungsgebieten stellt ein wesentliches Erfordernis bei der Beurteilung der „Lebensqualität“ eines urbanen Raumes dar.

Um den privaten Grundbesitzern von als öffentliches Erholungsgebiet ausgewiesenen Flächen entgegenzukommen, übernimmt die öffentliche Hand Organisation und Kosten für Aufschließung, Aufsicht und Erhaltung dieser Areale bzw. für die notwendigen forst- und grünlandwirtschaftlichen Aktivitäten.

### *3.2. Maßnahmenkatalog Freizeit und Erholung*

#### *3.2.1. Legistische Möglichkeiten zur Freiraumbeschaffung*

An legistischen Möglichkeiten zur Freiraumbeschaffung bieten sich an:

Subdivision Regulations

Zoning

Deed Covenants and Outright Ownership

Bei der Baulandausweisung können im Zuge von „Subdivision Regulations“ Auflagen zur Sicherung von Freiland durch Abtretung gewisser Grundstücksanteile für rekreative Nutzungen ausgesprochen werden. In einzelnen Bundesstaaten kann auch die Bezahlung eines bestimmten Betrages an einen „Erholungsfonds“ veranlaßt werden, eine Maßnahme, die sich zwar recht gut bewährt hat, deren Legalität jedoch nicht abgesichert erscheint.

Zonierungsmaßnahmen bieten ein Regulativ für Grundstückgrößenverordnungen, um z. B. zu verhindern, daß zu große Flächen der privaten Zersiedelung anheimfallen, ohne daß für ausreichend große öffentlich nutzbare Freiflächen vorgesorgt ist. Die Verordnung maximaler Grundstückgrößen ermöglicht es, in Neuerschließungsgebieten genügend öffentlich nutzbaren Freiraum auszuweisen. Außerdem können bei einer dichteren Verbauung die Kosten für die notwendige infrastrukturelle Ausstattung und deren Erhaltung herabgesetzt werden.

Vertragliche Vereinbarungen oder Servitute (deed covenants and outright ownership) können einen im öffentlichen Interesse gelegenen Zugriff auf Grundstücke ermöglichen, ohne daß dafür der vollständige Erwerb derselben erforderlich ist. Hierher gehören auch der Erlaß von Rodungsver- oder -geboten (z. B. für die Schaffung oder Erhaltung wichtiger Sichtbeziehungen), das Verbot des Aufstellens von Reklametafeln oder sonstigen störenden Objekten in Landschaftsschutzgebieten, Zugangsrechte zu größeren Wasserflächen, Wegservitute etc. Gerade die Nutzung bzw. Reaktivierung bestehender Wegservitute, z. B. über aufgelassene Eisenbahntrassen, bietet sich für die verkehrliche Erschließung von öffentli-

chem Freiraum an, weil sie meist mit keinen zusätzlichen Grunderwerbskosten oder Ablösen verknüpft ist.

Eine weitere Möglichkeit der Sicherung von öffentlichem Freiraum stellt der käufliche Erwerb von Grundstücken dar, wobei die finanzielle Belastung durch ein derartiges Rechtsgeschäft durch gleichzeitige Verpachtung an den Vorbesitzer oder eine andere Person auf Lebenszeit unter Erfüllung bestimmter Auflagen gemindert werden kann.

Schenkungen und Widmungen von Freiraum an die öffentliche Hand seitens privater Institutionen und Personen (Parks, Wälder, Seen etc.) tragen in den USA z. T. nicht unwesentlich zur Schaffung von Erholungsraum bei. Darüber hinaus kann die Behörde in besonderen Fällen der Öffentlichkeit das Recht für bestimmte Nutzungskategorien auf privaten Grundstücken einverleiben bzw. in Ausnahmefällen auch das Mittel der Enteignung anwenden.

### *3.2.2. Finanzierung der Freiraumbeschaffung*

Planung, Kauf und Management von Rekreationsflächen werden in den Vereinigten Staaten immer häufiger eigenen „Conservation Commissions“ überantwortet.

Die Finanzierung von Planungsvorhaben über steuerliche Maßnahmen ist zwar ein weiterer gangbarer Weg, entpuppt sich freilich häufig als zweischneidiges Schwert. So geht man in New Hampshire von der bisherigen Gepflogenheit, Land nach seiner höchstmöglichen potentiellen Ertragsfähigkeit zu besteuern, immer mehr ab.

Da die städtische Grünflächen- und Naherholungsplanung den jeweiligen staatlichen Planungszielen und -interessen nachgeordnet sind, müssen die einzelnen Projekte mit den staatlichen Planungsstellen koordiniert werden. Als Koordinationsstelle fungiert dabei das „Bureau of Outdoor Recreation“ im „Department of the Interior“.

Diese Koordinationsverpflichtung bringt jedoch den einzelnen Gemeinden den Vorteil eines 50%igen Kostenzuschusses zu allen Investitionen im Bereich der Freilufterschließung, sofern diese nachstehende Auflagen erfüllen:

- Die Projekte müssen in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte liegen;
- sie müssen der Öffentlichkeit uneingeschränkt zur Verfügung stehen;
- das Geld soll zur Finanzierung der Grundausrüstung von Erholungsflächen dienen, d. h., unnötige Zusatzeinrichtungen sind nicht zu fördern;
- es ist ein möglichst vielfältiges Spektrum an Freilufterschließungsmöglichkeiten vorzusehen.

## *4. Unterrichtswesen*

Die Zielvorstellungen im Bereich der Bildungsplanung sind, man ist geneigt zu sagen „erwartungsgemäß“, recht allgemein formuliert: "(The) community should offer residents of all ages, needs and capacities the best possible educational opportunities and should encourage every person to strive toward achieving their full potential." Hervorzuheben ist dagegen das Bemühen um die Behinderten, das erst allmählich in das Bewußtsein von Stadtplanern einzufließen beginnt. So heißt es im Keene 1977 Community Goals Report: "Special Attention should be given to the needs of the emotionally or physically handicapped."

Hauptanliegen des öffentlichen Erziehungs- und Ausbildungsprogrammes ist der Ausbau des mittleren und höheren Schulwesens. Da aus dieser Kategorie von Schülern erfahrungsgemäß ein sehr großer Teil unmittelbar in das Berufsleben überwechselt, kommt es besonders darauf an, ihre Integration in die Gemeinschaft und das öffentliche Leben entsprechend vorzubereiten, um ihnen die Identifikation mit dieser Gemeinschaft zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Die Grundlagen für den Schul-Plan halten sich an die Richtlinien des State of New Hampshire Department of Education (Minimum Standards and Recommendations for New Hampshire Public Elementary School Approval; Minimum Standards and Recommended Practices for New Hampshire High Schools). Als Mindestgröße von Volksschulklassen werden 84 m<sup>2</sup> bzw. 2,80 m<sup>2</sup> pro Kind (erstrebenswert 3,25 m<sup>2</sup>) empfohlen. Schulgrundstücke für Volksschulen sollen mindestens 20.200 m<sup>2</sup> groß sein. Bei nachträglichen Schulerweiterungen sind für je 100 Kinder weitere rund 4000 m<sup>2</sup> vorzusehen. Anzustreben sind jedoch Grundstücke mit mindestens 40.000 m<sup>2</sup> Fläche, zumal die empfohlene Pavillonbauweise große Raumannsprüche stellt.

Hinsichtlich der Standortwahl für Volksschulen gilt die Forderung nach einem möglichst auf Fußläufigkeit ausgerichteten Schülereinzugsgebiet. Im Bereich des Höheren Schulwesens wird dagegen das Schulbussystem forciert. Um auch im Bereich des Unterrichtswesens Obsorge für künftige Raumannsprüche zu treffen, wird eine expansive Grundstücksankaufsbzw. Grundstückssicherungspolitik empfohlen, deren Mittel über eigens zu gründende Kapitalreservefonds aufzubringen wären. Bei der Auswahl der Flächen ist jedoch darauf zu achten, daß diese im Sinne einer möglichst großen Flexibilität von Stadtentwicklungsprogrammen eventuell auch anderen Raumannsprüchen gerecht werden.

Ein großes Gewicht wird im Unterrichtswesen auf die Partnerschaftlichkeit der Erziehung durch ständigen Kontakt zwischen Lehrern, Eltern und Schulbehörden gelegt. Für unsere Breiten geradezu revolutionär klingt dagegen die Forderung: "Teachers should be selected for their sensitivity to all types of children and behaviors. Different styles of teaching should be encouraged and nurtured".

Die wesentlichsten Planungsaussagen im Bereich des Unterrichtswesens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Für die meisten gegenwärtigen Schulstandorte wird eine Bestandsdauer von zumindest 30–35 Jahren angenommen;
- an Schulen angrenzende Freiflächen sollten zur allfälligen Deckung künftigen Flächenbedarfs gesichert werden;
- jeder Stadtteil sollte über einen optimalen Schulstandort verfügen;
- die Obsorge für den Flächenbedarf zukünftiger Bildungsstätten muß Trends der Bevölkerungsentwicklung berücksichtigen;
- für eine Einwohnerzahl von 50.000 ergibt sich ein Bedarf an  
9–12 Elementarschulen (elementary schools),  
3–4 Mittleren Schulen (middle schools)  
und 2 Höheren Schulen (high schools);
- die Elementarschulen mit einem durchschnittlichen Flächenbedarf von je 36.000–40.000 m<sup>2</sup> sollten möglichst gleichmäßig auf die Wohngebiete der ganzen Stadt verteilt sein;
- Mittlere Schulen (Flächenbedarf je 76.000–80.000 m<sup>2</sup>) sollten das Einzugsgebiet von jeweils rund drei Elementarschulen abdecken;
- Höhere Schulen (112.000–128.000 m<sup>2</sup> mittlerer Flächenbedarf) sollten über gute Straßenverkehrsanschlüsse verfügen, aber sonst keinen weiteren Lagezwängen unterworfen werden;
- Junior Colleges sollten möglichst im Anschluß an bestehende Bildungsinstitutionen oder innerhalb derselben errichtet werden;
- ein hohes Maß an Konzentration von Menschen und Objekten ergibt sich bei State Colleges. Sie unterliegen daher besonderen Planungerfordernissen.

Wegen des für europäische Verhältnisse doch recht hohen Soll-Flächenbedarfes bei der Errichtung neuer und der Adaptierung bestehender Schulstandorte stellt die Zurverfügungstellung ausreichender Freiflächen für die Gemeinden ein großes Problem dar, zumal Staatszuschüsse zum Schulbau immer häufiger mit einer entsprechenden Flächenobsorge

seitens der Kommunen gekoppelt sind. Was nicht unmittelbar für schulische Belange benötigte „extra-acres“ anbetrifft, so dienen diese vornehmlich der Anlage von Parkplätzen, Spiel- und Erholungsflächen. Dabei ist der Aspekt nicht zu vergessen, daß in den USA Schulstandorte und schulische Einrichtungen vielfach die Funktion echter Gemeinschaftseinrichtungen ausüben, d. h. einer breiten Öffentlichkeit für sportliche (Sport- und Spielplätze, Bäder, Turnsäle, Gymnastikzentren), kulturelle (Auditorien für Theater-, Konzert- oder Vortragsveranstaltungen) und bildungspolitische Belange (Erwachsenenbildung) zur Verfügung stehen.

### 5. Sozialbereich

Die Zielvorstellungen im Bereich der Sozialplanung sind auf die Bedürfnisse der Gemeinschaft wie die des Einzelindividuums gleichermaßen abgestimmt. "Through the wise use of space and architecture and through the encouragement of cultural, social and religious institutions, families and individuals living in the area should be provided with means for fullest personal growth" (Keene 1977 Community Goals Report, S. 7).

Im Wohnungswesen wird auf eine größtmögliche kleinräumige, auf Nachbarschaftsbezirke abgestimmte, Diversifizierung des Wohnungsangebotes abgezielt, das sowohl den Ansprüchen der Jugend als auch denen der Senioren gerecht wird. Der soziale Wohnungsbau, der in den USA nicht nur von der öffentlichen Hand, sondern auch von privater Seite getragen wird, jedoch keine mit Österreich vergleichbare Tradition besitzt, soll nicht zur Ausbildung isolierter Gettos führen, sondern in die Bausubstanz der gesamten Stadt eingepflanzt werden.

Wie schon im Schul- und Bildungswesen wird auch im sozialen Bereich den Behinderten ein besonderes Augenmerk zugewendet. Die Architekten werden aufgefordert, die Integration der Behinderten in das tägliche Leben durch die Beseitigung der diesem Bestreben zuwiderlaufenden architektonischen Barrieren zu fördern.

Für österreichische Ohren gleichfalls etwas ungewohnt ist die Forderung nach einer vernünftigen Kosten-Nutzen-Rechnung in der Spitalsplanung. Einen hohen Stellenwert nimmt im Sozialprogramm die Vorsorgemedizin und die Einrichtung sogenannter „allgemeinmedizinischer Volksbildungsprogramme“ ein, durch welche eine breite Bevölkerungsschicht mit den Möglichkeiten einfacher medizinischer Selbsthilfe, der Verwendung natürlicher Heilmittel und der Anwendung von Naturheilverfahren, mit Problemen einer gesunden Ernährung, Schwangerenberatung und mit Fragen der Kinder- und Jugendpsychologie vertraut gemacht werden soll. Diesbezügliche Aussagen finden sich hierzulande in Stadtentwicklungskonzepten nur äußerst selten; im „Sozialstaat“ gehören solche Überlegungen wohl in die Kategorie unnötigen Sinnierens. Für den traditionell einem hohen Maße an Eigenverantwortlichkeit und Eigenobsorge überlassenen Amerikaner handelt es sich hierbei jedoch um existentielle Fragen.

In der Altersfürsorge wie auch bei der Rekonvaleszentennachbehandlung wird der individuellen Betreuung durch geschulte Angehörige oder geschultes Pflegepersonal gegenüber jener in Anstalten bzw. Spitälern oder Heimen der Vorzug gegeben. Alte Menschen sollten möglichst in ihrer vertrauten Umgebung belassen werden. Um diese Zielvorstellungen auch verwirklichen zu können, wird eine Forcierung der Ausbildung von Sozial- und Krankenhelfern vorgeschlagen, die sowohl auf College-Ebene als auch in den Krankenanstalten selbst erfolgen könnte („The training of nurses should be regarded as a high priority in [the] community“, 1977 Community Goals Report, S. 8).

Was die Forderung nach einer gesunden Umwelt "by use of the best technological methods for prevention and treatment of pollution" anbelangt, so kommt dieser, wie die Erfahrung nicht nur in Österreich, sondern auch in den USA lehrt, leider oft nur eine rhetorische Bedeutung zu.



## 6. Bevölkerung und Wohnungswesen

Bevölkerungsentwicklung und -verteilung sind wesentliche Faktoren nicht nur der zentral-örtlichen Raumgliederung, sondern auch innerstädtischer Funktionsstrukturen.

In Keene läßt sich in den letzten Jahren ein verstärkter Trend zur Verlagerung des städtischen Wohnstandortes an den Stadtrand und in die Umgebungsgemeinden verfolgen. Da diese Entwicklung vornehmlich den in den USA ohnehin beträchtlich ausgeweiteten Eigenheimsektor anbelangt, geht hievon ein fühlbarer Druck auf den Bodenmarkt aus. Um der zunehmenden Baulandverknappung in den städtischen Randzonen zu begegnen, wird die Errichtung mehrgeschossiger Wohnbauten in jenen Gebieten ventiliert, die bislang auf Baulandsuchende keine allzugroße Anziehung ausübten.

Da nicht nur für Keene, als regionales Zentrum, in den nächsten Jahren ein Bevölkerungswachstum prognostiziert wird, sondern auch für seine, die Funktion von „Schlafstädten“ ausübenden Umlandgemeinden, wird die Problematik des Bevölkerungswachstums und der dafür notwendigen Wohnversorgung einem regionalen Planungskonzept überantwortet. In der Innenstadt wird die Bewahrung der vererbten Physiognomie angestrebt, d. h. maximal sechs- bis achtgeschossige Hochbauten in Backsteinbauweise und offener Verbauung.

Die künftige Wohnbautätigkeit sollte vornehmlich dort vor sich gehen, wo die städtische Versorgungsinfrastruktur bereits vorhanden ist und nicht dort, wo sie fehlt. Mehrgeschossige Wohnanlagen müssen über ausreichend Grün- und Spielflächen verfügen bzw. dort, wo sie an industriell oder kommerziell genutzte Flächen grenzen, von diesen durch Trennwäldchen oder Baumreihen gesondert sein. Eine individuelle Wohnbautätigkeit am Stadtrand wird nur dort und dann zugelassen, wenn die Wasserver- und Abwasserentsorgung gewährleistet sind.

Angesichts eines rund 15%igen Bevölkerungswachstums in der Dekade 1970–1980, das sich am stärksten in der Altersgruppe der 15- bis 35jährigen niederschlug, bedarf es eines möglichst breit gestreuten Wohnungsangebotes. Dabei gilt es auch, die sich mit dem Lebenszyklus der Familien ändernden Ansprüche an Wohnraum und Wohnstandort zu berücksichtigen. Hiebei kommt den Planungsbehörden allerdings die im Vergleich zu Österreich wesentlich größere Mobilitätsbereitschaft der Amerikaner zugute. So wird in Keene die jährliche Umzugsmobilität im Wohnungswesen, bezogen auf die Altbausubstanz, mit rund 20% (!) angegeben (Comprehensive Community Plan for the City of Keene, 1975, S. IV–5).

Neben der Revitalisierung und Verbesserung der bestehenden Wohnbausubstanz legt man in Keene auch auf die Neuschaffung von Wohnraum großen Wert: "Not only to meet increased need and demand, but in order to activate the progress of housing exchange." (A Comprehensive Community Plan for the City of Keene, 1975, S. IV–5).

Die neueste Entwicklung in der Wohnbaupolitik geht in New Hampshire in Richtung „planned unit development“. Dabei wird für ein bestimmtes Gebiet zunächst eine maximale Dichte von Wohneinheiten festgelegt, dann aber einerseits die Größe der einzelnen Bauparzellen stark reduziert, während andererseits wesentlich größere öffentliche Freiflächen als bislang üblich in den neuen Erschließungsgebieten vorgesehen sind. Durch die flächenmäßige Limitierung und Zonierung des Baugebietes erhofft man sich auch eine entscheidende Reduktion der notwendigen Folgekosten für die Versorgungsinfrastruktur sowie eine Entlastung des städtischen Expansionsdruckes auf den noch unverbauten Freiraum.

Auf den regionalen Aspekt in diesem Teil des Stadtentwicklungskonzeptes wurde bereits hingewiesen. Dennoch sei noch einmal das partnerschaftliche Prinzip zwischen der Kernstadt und ihren Umgebungsgemeinden herausgestrichen, das letztere nicht zu reinen „bedroom-communities“ degradiert, sondern als eigenständige, wenn auch zu einem

größeren Aktions- und Schicksalsverband zusammengeschweißte, Verwaltungseinheiten ansieht.

Von den rund 94,9 km<sup>2</sup> Gemeindefläche waren 1975 rund 11,95 km<sup>2</sup> oder 12,55% entwickelt bzw. aufgeschlossen. Dabei wurde der weitaus größte Flächenanteil (5,55%) von der Einfamilienhausverbauung eingenommen, gefolgt von den Agrarflächen (3,58%). Auf Areale mit Zweifamilienhäusern entfielen 0,66%, auf solche mit Mehrfamilienhäusern 0,37%, Einrichtungen des Handels- und Dienstleistungssektors 0,92%, Industrieflächen 0,56%, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen 0,48% sowie auf nicht näher definierte Flächen 0,43%. Über das derzeitige und für die Zukunft vorgeschlagene räumliche Flächennutzungsschema der Stadt Keene informieren Abb. 1 und 2.

## 7.2. *Industrie und produzierendes Gewerbe*

Zwar geht von Industrie und produzierendem Gewerbe keine unmittelbar zentralitätsfördernde Wirkung aus, über die Schaffung von Arbeitsplätzen nimmt der sekundäre Sektor allerdings einen erheblichen Einfluß auf die Bevölkerungsverteilung und damit mittelbar auf die Gestaltung des regionalen zentralörtlichen Systems.

Krisensicherheit durch die Förderung bestehender und die Attraktion neuer Klein- und Mittelbetriebe werden ebenso als Leitbild für die künftige Stadtentwicklung angesehen wie die Forderung nach größtmöglicher Diversifizierung des industriell-gewerblichen Branchenspektrums und – in den USA nicht anders zu erwarten – nach einer großzügigen, liberalen, auf Wettbewerb ausgerichteten Unternehmens- und Wirtschaftspolitik. In den Zielvorstellungen des industriellen Entwicklungsprogrammes liest man folgerichtig: "The community's economic health can best be maintained through diversity and by assuring that no one industry or company can unduly affect the prosperity of the area. Industrial expansion, therefore, must be related to attracting manufacturing and service firms widely diversified as to product, with no one company employing a dominant percentage of the total labor force" (1977 Community Goals Report, S. 5). Was die räumliche Verteilung der Industrie- und Gewerbestandorte anbetrifft, so wird überraschenderweise nicht einer Konzentration in einem bestimmten Teil des Stadtgebietes das Wort geredet, sondern einer möglichst gleichmäßigen Verteilung über die gesamte Gemeinde. Dadurch soll die ungewünschte Entwicklung neuer Siedlungsschwerpunkte im Nahbereich großflächiger Industrieagglomerationen hintangehalten werden. Bei der Auswahl neuer Industriestandorte unterliegt die Umweltverträglichkeit der dort anzusiedelnden Betriebe einer besonders genauen Prüfung.

Die Industrie beschäftigte in Keene im Jahre 1977 zirka 4680 Menschen. Im Gemeindegebiet sind rund 211 ha als Industriefläche gewidmet, wovon aber nur rund 53,5 ha tatsächlich industriell genutzt werden.

Um der Industrie auch in Zukunft ein entsprechendes Raumangebot zur Verfügung stellen zu können, sollen von den 211 ha industrieller Vorrangflächen zirka 81 ha für die Errichtung künftiger Industrieparks reserviert bleiben, in denen etwa 4000–5000 neue Industrie-arbeitsplätze geschaffen werden könnten – die bestehenden rund 40 ha Industriepark sollen als industrielle Vorrangfläche erhalten bleiben –, während für rund 60–80 ha im Nahbereich des übergeordneten Straßennetzes befindliche Industriegrundstücke auch eine Umwidmung für andere kommerzielle Nutzungen ins Auge gefaßt werden könnte. Gedacht ist dabei insbesondere an verkehrsorientierte Einrichtungen wie Transportgewerbe, Lagerung, Tankstellen oder Einrichtungen für den überregionalen Reiseverkehr (Motels, Schnellimbisstuben). Von dieser Umwidmungsmöglichkeit ausdrücklich ausgeklammert ist der Einzelhandel, dessen randstädtische Haupterscheinungsform, das „shopping centre“, in den USA derzeit Gegenstand einer kritischen konsum- und standortpolitischen Neubewertung ist.

### *7.3. Handel und Dienstleistungen*

Die rund 386 Einzelhandelsgeschäfte und 200 Büros beanspruchen derzeit rund 0,92% oder 90 ha der gewidmeten Stadtfläche. Davon entfallen zirka 60 ha auf sogenanntes „roadside business“ (straßenorientierte Betriebe). Ihr Flächenanteil könnte noch auf 151,5 ha ausgeweitet werden, während für einen kommerziellen CBD 32,5 ha vorgesehen sind.

Gegenwärtig entwickelt sich der Tertiärsektor ziemlich unreglementiert entlang den Hauptausfall- und wichtigen innerstädtischen Geschäftsstraßen. Für die künftige Planung im Dienstleistungssektor werden „Bürgernähe“ und eine ausgewogene architektonische Lösung postuliert. So sollen die Einkaufsgewohnheiten und -bedürfnisse der Bevölkerung einer laufenden kritischen Wertung unterzogen werden und über die kommerzielle Parzellennutzung soll nicht nach den Bedürfnissen des Einzelfalles, sondern nach den gesamtstädtischen Erfordernissen entschieden werden. Im übrigen halten sich die Planungsaussagen zum auffallend kurz gehaltenen Kapitel Handel und Dienstleistungen in einem recht allgemeinen Rahmen, oder was will man aus einer Zielformulierung wie „Keene must constantly offer a complete variety of services and products, competitively marketed, to meet the total local and regional demands“ konkret ableiten? (S. Community Goals Report, 1977, S. 6.)

### *8. Zur Planungsproblematik im Stadtzentrum*

#### *8.1. Grundlagen und Abgrenzung*

Aufgabe des Stadtzentrums ist es, als Brennpunkt für die Stadt selbst wie auch für die von ihr beeinflusste Region zu fungieren. Es soll demnach Einrichtungen des Einzelhandels, der persönlichen, sozialen und öffentlichen Dienste, des Geld- und Versicherungswesens umfassen sowie darüber hinaus kulturelles und kommunikatives Zentrum für die Bevölkerung der Stadt und ihres Umlandes sein.

Historisches Erbe und funktionale Ansprüche der Gegenwart so weit als möglich zur Deckung zu bringen, ist als wesentliche Planungsgrundlage der Beurteilung der künftigen Entwicklungstendenzen des Stadtzentrums zugrunde zu legen. Die im „downtown plan“ für das Stadtzentrum formulierten Zielvorstellungen müssen jedoch auf das gesamtstädtische funktionale Gefüge und Entwicklungsziel abgestimmt sein.

Wo das Stadtzentrum unter Entvölkerung und zu starker betrieblicher Überfremdung leidet, sollte dafür Sorge getragen werden, daß zumindest stellenweise Zonen mit hoher Bevölkerungsdichte möglichst nahe an das Zentrum herangeführt werden, um so eine „lebende“ Verbindung zu den suburbanen Wohnvierteln herzustellen.

Zur Behandlung der zentral-urbanen Planungsproblematik wurde von der City of Keene ein „Downtown Study Committee“ eingerichtet, das sich neben dem Planungsbevollmächtigten aus Vertretern des Planungsbeirates der Stadt, der Handelskammer und der Bürgerschaft zusammensetzt.

Bei der Abgrenzung des zentralen Geschäftsbereiches (CBD) wurde ein besonderer Augenmerk auf die Verbreitung und Verteilung typischer Cityfunktionen gelegt (wie z. B.: spezialisierter Einzelhandel, Geld- und Kreditwesen, Privatversicherungen, Rechts- und Wirtschaftsdienste), ferner auf Anteil und Verbreitung der Wohnbevölkerung (Verhinderung weiterer Abwanderungen aus den zentralen Wohngebieten, Maßnahmen gegen Überalterungstendenzen, Neubau von Apartmenthäusern, Wohnungsverbesserung etc.) (Vgl. auch H. Pasching, 1973, S. 121.)

#### *8.2. Gegenwärtige und künftige Flächennutzung im Stadtzentrum*

Das heutige Bild der Innenstadt von Keene wird geprägt durch ein Konglomerat von Aktivitäten, die aus dem Erbe des vorigen Jahrhunderts bzw. aus gegenwärtigen Raumanprüchen resultieren.

Central Square und Main Street, obwohl immer schon visueller, ästhetischer, kommerzieller und verwaltungsmäßiger Mittelpunkt der Stadt, haben angesichts der expansiven Entwicklung der Stadt in den letzten Jahrzehnten einiges an Bedeutung eingebüßt. Das Heranführen der Eisenbahn bis dicht an die Stadtzentren, wie es für viele amerikanische Städte typisch ist, schuf die Grundlage für die einst an der Bahnlinie orientierte Industriezone mit Fabriken und Lagerhäusern aus der Jahrhundertwende, welche die Entwicklung einer modernen Innenstadt außerordentlich hemmen. Zwar haben wir es in Keene in den von der Bahn berührten Vierteln weniger mit einem „social“ als vielmehr mit einem „aesthetical blight“ zu tun, dennoch muß man von einer zentrumsnahen Revitalisierungszone sprechen, deren Raumangebot für die künftige Gestaltung der City freilich auch Vorteile bringt. Zunehmende Probleme bei der Ver- und Entsorgung der innerstädtischen Funktionsstandorte sowie die negativen Auswirkungen von Industrie- und Lagerungsflächen auf die Wohnbevölkerung beinhalten die Gefahr einer wachsenden Verwahrlosung und Vernachlässigung dieser Gebiete.

Um den zentralen Geschäftsbezirk der Stadt, welcher durch eine zentrale Grünzone ergänzt wird, lagern sich ringförmig Zellen unterschiedlicher Flächennutzung. Alles in allem resultiert aus der unklaren Nutzungsstruktur der Innenstadt und ihrer räumlichen Durchmischung eine strukturelle Schwächung des CBD. Diese äußert sich einerseits in der baulichen Entwicklung (in den letzten zwei Jahrzehnten wurden mehr als 50 Objekte in der Innenstadt geschleift, auf den Abbruchgrundstücken jedoch kaum neue Hochbauten errichtet), andererseits in einem fühlbaren Nachlassen der privaten Investitionstätigkeit. Auf dem Bodenmarkt verlagert sich dementsprechend das Interesse ebenfalls an den Stadtrand, wo auf großen Freiflächen zahlreiche neue Shopping Centers und Industriebetriebe, vielfach mit regionaler Ausrichtung, entstanden. Überlegungen zur Aufwertung und Revitalisierung der Innenstadt nehmen denn auch eine zentrale Stelle im Stadtentwicklungskonzept ein.

Mittels eines fünfstufigen Punktesystems wurde der baulich-strukturelle Ist-Zustand in der Innenstadt erhoben. Bewertungskriterien waren:

- Strukturelle Typologie der Bausubstanz bzw. Baualter;
- Bau- bzw. Erhaltungszustand;
- Ausstattung mit Grünflächen bzw. hauseigenen Pkw-Abstellflächen (Umweltbedingungen);
- Angemessenheit der Nutzung.

So erhielten strukturell und typologisch hochwertige Neubauten max. 5 Punkte, Gebäude mit einem gefälligen Äußeren und gutem Bauzustand max. 2 Punkte, Gebäude in gepflegter Umgebung (Grünraum) sowie mit ausreichendem Pkw-Stellflächenangebot max. 3 Punkte und für die angemessene Nutzung wurden weitere 2 Punkte vergeben (ein Einzelhandelsgeschäft in der Main Street bekam beispielsweise 2 Punkte, ein Lagerhaus an der Railroad Street 0 Punkte wegen der Unangemessenheit der Nutzung im Hinblick auf die ausgeprägte Wohnfunktion des CBD-Randes, aber auch angesichts der Einzelhandelsbedeutung des CBD).

Aufgrund des Bewertungsergebnisses ergab sich eine sektorale Gliederung der Innenstadt, welche die differenzierte Bau- und Umweltsituation sowie die Konfliktbereiche in der Flächennutzung zutage treten ließ.

Das Bewertungssystem ist für den europäischen Betrachter insofern aufschlußreich, als es doch andere Wertmaßstäbe setzt, die freilich die andersgeartete bauhistorische und sozio-ökonomische Entwicklung und Stellung der Innenstädte in den beiden Kulturräumen widerspiegelt. So werden die meisten Punkte bezeichnenderweise für neue, funktionelle Architektur und für eine ausreichende Ausstattung mit Kfz-Stellflächen vergeben.

Wie bei vielen amerikanischen Städten hat sich auch in der Innenstadt von Keene ein Strukturwandel vollzogen, der zu einer schleichenden Verödung beigetragen hat. Auf die

wichtigsten Ursachen dieses Prozesses (heterogene Flächennutzung, ungünstige Verkehrsinfrastruktur und daraus resultierende Beeinträchtigung wirtschaftlicher Aktivitäten, direkte Anbindung der Eisenbahn und eisenbahnorientierter Strukturen an die Innenstadt und damit zusammenhängende physiognomische Abwertung) wurde bereits hingewiesen. Auch physiogeographische Faktoren wirkten und wirken auf Gestalt und Entwicklung des Stadtzentrums ein. So ist trotz bereits erfolgter Regulierungsmaßnahmen im SE-Sektor der Innenstadt im Anschluß an längere heftige Niederschlagsperioden die Überschwemmungsgefahr durch den Beaver Brook noch nicht endgültig gebannt, und auch der Umstand, daß die Stadt auf einem ausgetrockneten Seeboden errichtet wurde, führt immer wieder zu Gebäudeschäden bzw. erfordert kostspielige Pilotierungen bei Neubauten.

Die Zielvorstellungen für die künftige Flächennutzung der Innenstadt legen ihr Hauptgewicht auf Einzelhandel und Dienstleistungen im zentralen Bereich, an dem sich im Norden ein Verwaltungsviertel, im Süden ein Bildungs- und kommunales Kommunikationszentrum anfügen sollen. "Downtown (should) serve as a focal point to a large region and as a social and civic focal point for the city of Keene" (A Comprehensive Community Plan for the City of Keene, 1975, S. III–16).

Um bei der beabsichtigten funktionalen Bereinigung und planerischen Neukonzeption des CBD zu keiner weiteren Polarisierung zwischen Tag- und Nachtbevölkerung Anlaß zu geben, soll die relativ einheitliche Pufferzone mit hoher Wohndichte, die den CBD nach wie vor randlich abschließt, nicht nur erhalten bleiben, sondern darüber hinaus die Verlagerung der städtischen Wohnbautätigkeit vom Stadtrand zurück in die Innenstadt gefördert werden.

Das Instrument der kommunalen und staatlichen Wohnbauförderung sollte dahingehend eingesetzt werden, daß eine gute Durchmischung von Groß- und Kleinwohnungen und damit auch der strukturellen Zusammensetzung der künftigen Wohnbevölkerung gewährleistet ist.

Das neue Handels- und Dienstleistungszentrum sollte sich um eine L-förmige Downtown gruppieren und mit einem ausreichenden Angebot an Großparkplätzen ausgestattet sein. Von letzteren könnte gleichzeitig die Bedienung eines neuen Fußgängereinkaufszentrums erfolgen.

Die Verbindung zu den neuen zentrumsnahen Wohnvierteln östlich der Main Street soll durch überwiegend dienstleistungsorientierte Einrichtungen (Banken, Versicherungen, Privatbüros) hergestellt werden.

Bemerkenswert ist der Vorschlag, die gesamte Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschoßfläche der Innenstadt von derzeit rund 39.000 m<sup>2</sup> auf rund 35.300 m<sup>2</sup> zu verringern, trotzdem aber durch Produktivitätssteigerung und Modernisierung den Umsatz zu verdoppeln. Dazu bedarf es freilich einer flankierenden Verkehrsplanung.

### 8.3. Verkehrsplanung

Zwar wurde Keene durch das State-Highway-Programm in den letzten Jahren weitgehend vom Durchzugsverkehr entlastet, dennoch befahren die Main Street noch immer täglich rund 22.000 Fahrzeuge. Das innerstädtische Straßenverkehrsnetz entspricht keineswegs mehr modernen Anforderungen, obwohl das Schachbrettsystem amerikanischer Städte bezüglich der Verkehrsführung gegenüber dem winkligen Gassengewirr europäischer Altstädte immer noch im Vorteil ist.

In Abb. 3 wird anhand von drei Planungsbeispielen der Versuch unternommen, eine optimale Konfliktlösung zwischen Verkehrsführung und Flächennutzung im städtischen Bereich zu erreichen. Die jeweiligen Vor- bzw. Nachteile, welche sich aus den dargestellten Nutzungsmustern ergeben, sind in Abb. 3 taxativ angeführt, so daß auf eine nochmalige Behandlung im Text verzichtet werden kann.

Hauptursachen für die unbefriedigende Verkehrssituation sind nicht zuletzt die starke funktionale Durchmischung der Innenstadt mit ihren einander vielfach konkurrenzierenden, ja widersprechenden Flächenansprüchen und das unzureichende Parkplatzangebot. Die Entmischung von Schwer-, Pkw- und Fußgängerverkehr erfordert nicht nur ein klares Flächennutzungs-, sondern auch ein auf dieses abgestimmtes innerstädtisches Verkehrskonzept. Die hohe Motorisierungsdichte und die große räumliche Ausdehnung bei relativ geringen suburbanen Bevölkerungsdichtewerten hat in den meisten amerikanischen Klein- und Mittelstädten die Entwicklung eines dichten, funktionierenden öffentlichen Verkehrsnetzes stark gehemmt, wenn nicht überhaupt unterbunden. Dadurch ist es zwar zu keiner Polarisierung zwischen öffentlichem und Individualverkehr wie vielfach in Europa gekommen, andererseits aber sieht sich der auch in den Mittelstädten der USA durchaus wünschenswerte Auf- bzw. Ausbau des öffentlichen Verkehrs beträchtlichen Schwierigkeiten gegenüber.

Derzeit stehen den Autofahrern in der Innenstadt von Keene rund 1150 öffentliche Pkw-Stellplätze, teils straßengebunden, teils abseits von Straßen auf eigenen Parkflächen zur Verfügung. Dazu kommen noch 2151 Privatparkplätze für die innerstädtische Wohnbevölkerung.

Das Verhältnis zwischen Handels- und Dienstleistungsgeschoßfläche und Parkraum in der Innenstadt belief sich 1978 auf zirka 1,75 : 1. Es soll schrittweise auf 1 : 1 angehoben werden, ein für europäische Mittelstädte wohl utopisches Ziel. Allgemein wird ein Verhältnis Parkfläche zu Gebäudefläche von 2 : 1 als Ausbauziel angestrebt, wobei Straßenstellplätze gänzlich beseitigt und die bisherigen Stellstreifen nur noch der Ladetätigkeit vorbehalten sein sollen.

Neuer Parkraum könnte mittels eines „land bank program“, einer Art „Grundstücksbank“ der Stadt, geschaffen und entweder über Parkometergebühren oder zweckgebundene Abgaben (z. B. Parkierungssteuer) finanziert werden.

Die in die Grundstücksbank als Vorbehaltsflächen für künftigen Parkraum aufgenommenen Areale können im Falle einer Bedarfsänderung seitens der Stadt auch einer zweckmäßigen Verbauung zugeführt oder als Bauland verkauft werden, wobei der Verkaufserlös entsprechend den Erfordernissen des Parkflächenplans der Stadt zum Ankauf neuen Parkraumes – etwa als Folge geänderter Raumansprüche – verwendet werden würde.

Bei der Anlage neuer öffentlicher Parkplätze wird ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, daß damit nicht neue, stark verkehrsbelastete Zonen entstehen. Zu- und Abfahrten von den Parkplätzen dürfen den fließenden Verkehr nicht behindern. Im innerstädtischen Geschäftsbezirk sollte die Entfernung zu den Parkplätzen, die als Kurzparkzonen geführt werden, für Einkäufer 300 m nicht übersteigen. Sie sollten entlang einer neu zu schaffenden Ringstraße um die Downtown angelegt werden und rund 1500 Pkw aufnehmen können. Die vom Geschäftszentrum entlegeneren Stellflächen (600 bis 900 m Fußmarsch) wären der innerstädtischen Arbeitsbevölkerung als Langzeitparkplätze vorzubehalten (s. auch City of Keene, Zoning Ordinance, 1977, S. 39).

Mit der Verbesserung des innerstädtischen Pkw-Stellflächenangebotes\* versucht man, das sehr unter der Konkurrenz der randstädtischen Einkaufszentren leidende Geschäftsleben der City wiederzubeleben, d. h. die Innenstadt als regionales und hochrangiges Versorgungsviertel im Bewußtsein der Bevölkerung neu zu verankern und dadurch auch die Investitionstätigkeit in diesem Bereich zu fördern.

Die zentrale Bedeutung der Parkraumfrage im innerstädtischen und darüber hinaus gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzept kann man nur dann verstehen, wenn man weiß, wie sehr das Leben des US-Bürgers auf das private Kraftfahrzeug abgestimmt ist. Die

---

\* bei Shopping Centers an den Ausfallstraßen verhalten sich Parkfläche zu Verkaufsfläche im Mittel wie 7 : 1.

sich aus der menschlichen Grunddaseinsfunktion „Verkehrsteilnahme“ ergebende Problematik durchzieht daher wie ein roter Faden das ganze Planungskonzept.

Noch ein Aspekt spielt in der amerikanischen Stadtplanung eine übergeordnete Rolle: der regionale Bezug. Stadtplanung endet nicht, wie es hierzulande bisweilen gehalten wird, an den administrativen Stadtgrenzen, sie bezieht die von der Zentralstadt versorgte Region a priori in den Planungsprozeß ein, und zwar als gleichberechtigten Partner. Folgerichtig betont man im 1977 Community Goals Report der Stadt Keene (S. 11f.) den “. . . regional approach to planning and to certain other aspects of governance”. Nicht nur bei Anliegen von regionalem Interesse, sondern auch bei der Behandlung kommunaler Entwicklungsprobleme der regionalen Kernstadt wird an die Verständigungs- und Diskussionsbereitschaft aller Gemeinden der Region, einschließlich der ihnen übergeordneten Verwaltungsinstanzen appelliert: “For the region to provide the best possible living conditions for all its citizens, governments within the area must join together to deal with common problems . . . County government, periodically strengthened and revitalized, should provide leadership for dealing with regional problems”.

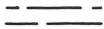
Legende:

Abb. 5: Beziehung zwischen Verkehrsführung und städtischer  
Flächennutzung

Straßennetz:



2 bis 4-spurige Hauptverkehrsstraßen: sollen Nachbarschaftszentren (Wohnviertel) randlich begrenzen, stellen Hauptverkehrsverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen bzw. Stadt und Umland dar.



2-spurige Sammelstraßen: sollen innerhalb von Nachbarschaftszentren (Wohnvierteln) den Verkehr sammeln und den Hauptverkehrsstraßen zuführen.



2-spurige Zubringerstraßen: sollen als Zubringer zu Wohnhäusern bzw. Sammelstraßen fungieren.

Landnutzung:



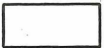
betriebliche Nutzung (Einzelhandel, Tankstellen, Einkaufszentren etc.); hohes Verkehrsaufkommen



Wohnviertel mit hoher Bevölkerungsdichte (Apartments durchmischt mit Büros); hohes Verkehrsaufkommen



Wohnviertel mit mittlerer Bevölkerungsdichte (Zweifamilienhäuser, Übergangszone von Mehrfamilien- zu Einfamilienwohnbauten, Grüngürtel); mittleres Verkehrsaufkommen



Wohnviertel mit geringer Bevölkerungsdichte (Einfamilienhäuser); geringes Verkehrsaufkommen

Beispiel 1: hohe Konflikthanfälligkeit

- kommerzielle Bandstrukturen führen zu hoher Verkehrsbelastung, weiterer Ausbau sowohl der Verkehrswege als auch der betrieblichen Nutzung infolge Platzmangels nur schwer möglich
- Hartes Aufeinanderprallen von Bereichen mit hoher und geringer Bevölkerungsdichte begünstigten Tendenzen zur Abwertung von Wohnvierteln



- Sammelstraßen genügen nicht den Anforderungen, sind durch hohes Verkehrsaufkommen der Hauptverkehrsstraßen überlastet
- geradlinige Straßenführung zieht Durchzugsverkehr an und erhöht Unfallgefahr

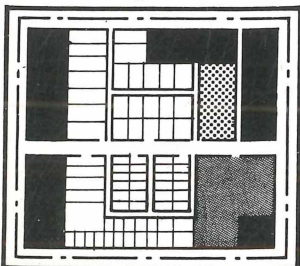
Beispiel 2: mittlere Konflikthanfälligkeit

- an Hauptverkehrsstraßen angrenzende Grundstücke führen zu weiterer Verkehrsbelebung und mindern Wohnwert
- zu viele Sammelstraßen zerreißen an sich geschlossene, große Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte
- Gliederung in kurze Blocks ist nicht wünschenswert
- Straßenführung ist ungeeignet, um Verkehr aus den Wohngebieten fernzuhalten

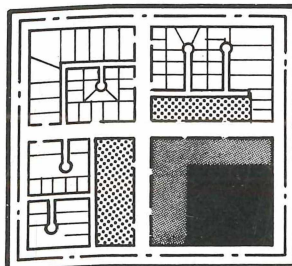
Beispiel 3: geringe Konflikthanfälligkeit

- gut gelöste Trennung zwischen betrieblich genutzten Flächen und Wohnbereichen
- Sammelstraßen saugen Verkehr aus Wohnbereichen mit geringer Bevölkerungsdichte ab
- gewundener Verlauf der Zubringerstraßen bewirkt Minderung der Fahrgeschwindigkeit und hemmt Benutzung als Durchzugsstraße
- kein Wohnbereich mit geringer Bevölkerungsdichte grenzt an Hauptverkehrsstraßen

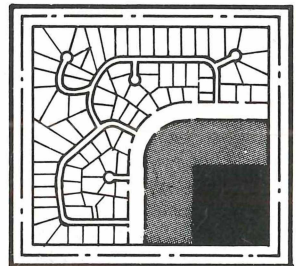
Beispiel 1:



Beispiel 2:



Beispiel 3:



## 9. Zusammenfassung

Anhand der rund 20.000 Einwohner zählenden Stadt Keene im US-Bundesstaat New Hampshire werden einige Aspekte der Stadtentwicklungsplanung in einer amerikanischen Mittelstadt untersucht. Großes Augenmerk wird auf die Freiraum- und Erholungsproblematik gelegt. Ziel der Freiflächenpolitik der Stadt ist es, unter Einbeziehung agrarisch genutzter Flächen, rund die Hälfte des Gemeindeareals von Verbauung frei zu halten, so daß im Endausbau auf 100 Einwohner ca. 4000 m<sup>2</sup> öffentliche Parks und Erholungsflächen entfallen. Grundstücksgrößenverordnungen, Nutzungsservitute und eine offensive Freiflächenankaufs- und -sicherungspolitik stehen als wichtigste Instrumentarien für die kommunalpolitische Umsetzung des Planungszieles zur Verfügung.

Im Bildungs- und Sozialwesen fällt bei der Formulierung der Planungsziele das starke Engagement für die Behinderten und sozial Schwachen auf. Der Soll-Flächenbedarf für Schulstandorte liegt mit rund 40.000 m<sup>2</sup> für Volks-, 80.000 m<sup>2</sup> für Mittlere und 120.000 m<sup>2</sup> für Höhere Schulen deutlich über den hierzulande üblichen Werten.

Beim Wohnungswesen wird auf eine größtmöglich kleinräumige, auf Nachbarschaftsbezirke abgestimmte, Diversifizierung des Wohnungsangebotes abgezielt, wobei die Wiederbelebung der Innenstadt sowohl durch Revitalisierung und Sanierung der bestehenden Wohnbausubstanz als auch durch Neubautätigkeit ein großes Anliegen darstellt.

Die Zielvorstellungen des industriellen Entwicklungsprogrammes laufen auf gezielte Förderung von krisensicheren Klein- und Mittelbetrieben bei größtmöglicher Streuung des Branchenspektrums hinaus. Handel und Dienstleistungen sollen in einem kommerziellen CBD konzentriert werden, wogegen beim produzierenden Gewerbe und in der Industrie einer Streuung über das ganze Stadtgebiet der Vorzug gegeben wird, um das Entstehen unerwünschter, innerstädtischer Verkehrs- und Bevölkerungsballungkerne bzw. von Zonen exzessiver Umweltbelastung hintanzuhalten.

Die Planungsproblematik für das Stadtzentrum wird von mehreren Faktoren beherrscht: nahes Heranführen der Eisenbahn und der in ihrem Gefolge entstandenen Industrie-, Gewerbe- und Lagerungszonen an die City, Entvölkerung, "aesthetical blight" der Altbausubstanz, Verlust der Einzelhandelsbedeutung durch das Entstehen von peripheren Großeinkaufszentren, Probleme bei der Ver- und Entsorgung innerstädtischer Funktionsstandorte. Bei der Neuplanung der Innenstadt wird neben der Erhaltung der, wenn auch für unsere Begriffe nur spärlichen, historischen Bausubstanz das Hauptaugenmerk auf eine hauptsächlich funktionellen Bedürfnissen unterworfenen architektonischen Ausstattung sowie auf Verkehrsberuhigung bzw. -befreiung bei gleichzeitiger Schaffung ausreichender Pkw-Stellflächen am Cityrand gelegt.

### Literatur

- City of Keene, 1975. A Comprehensive Plan, 82 S.  
City of Keene, 1977. Community Goals Report, 14 S.  
City of Keene, 1977. Zoning Ordinance, 46 S.  
City of Keene, 1978. Planning Board. Originalunterlagen für das Stadtentwicklungskonzept und mündliche Auskünfte.  
Paschinger, H., 1973. Whitehorse, Hauptstadt des kanadischen Yukon-Territoriums. In: Arb. aus dem Geogr. Inst. d. Univ. Graz (Morawetz-Festschrift) H. 19., S. 111-123.

Anschrift des Verfassers: Univ.-Doz. Dr. W. ZSILINCSAR, Institut für Geographie, Universität Graz, Universitätsplatz 2, A-8010 Graz.

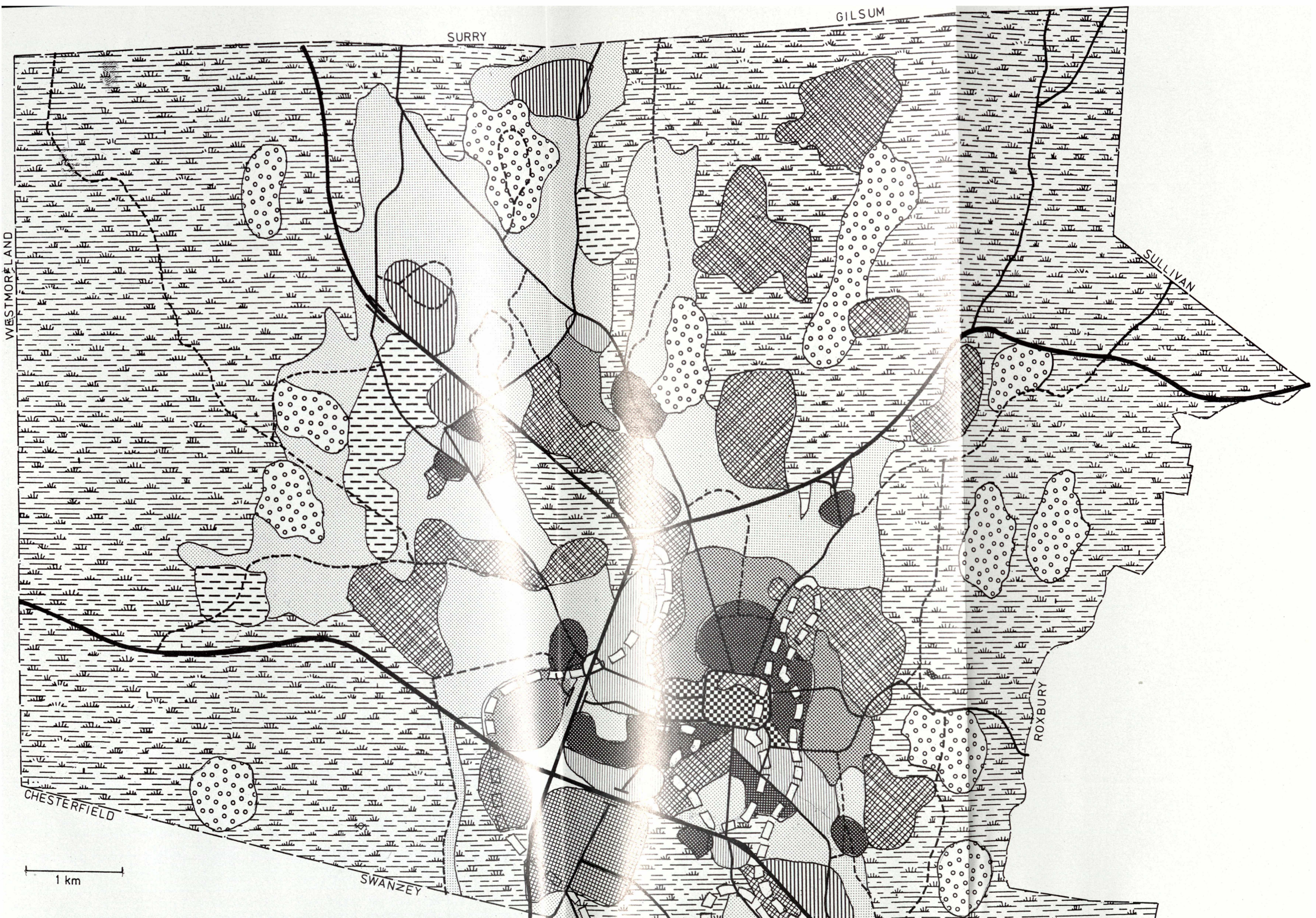
















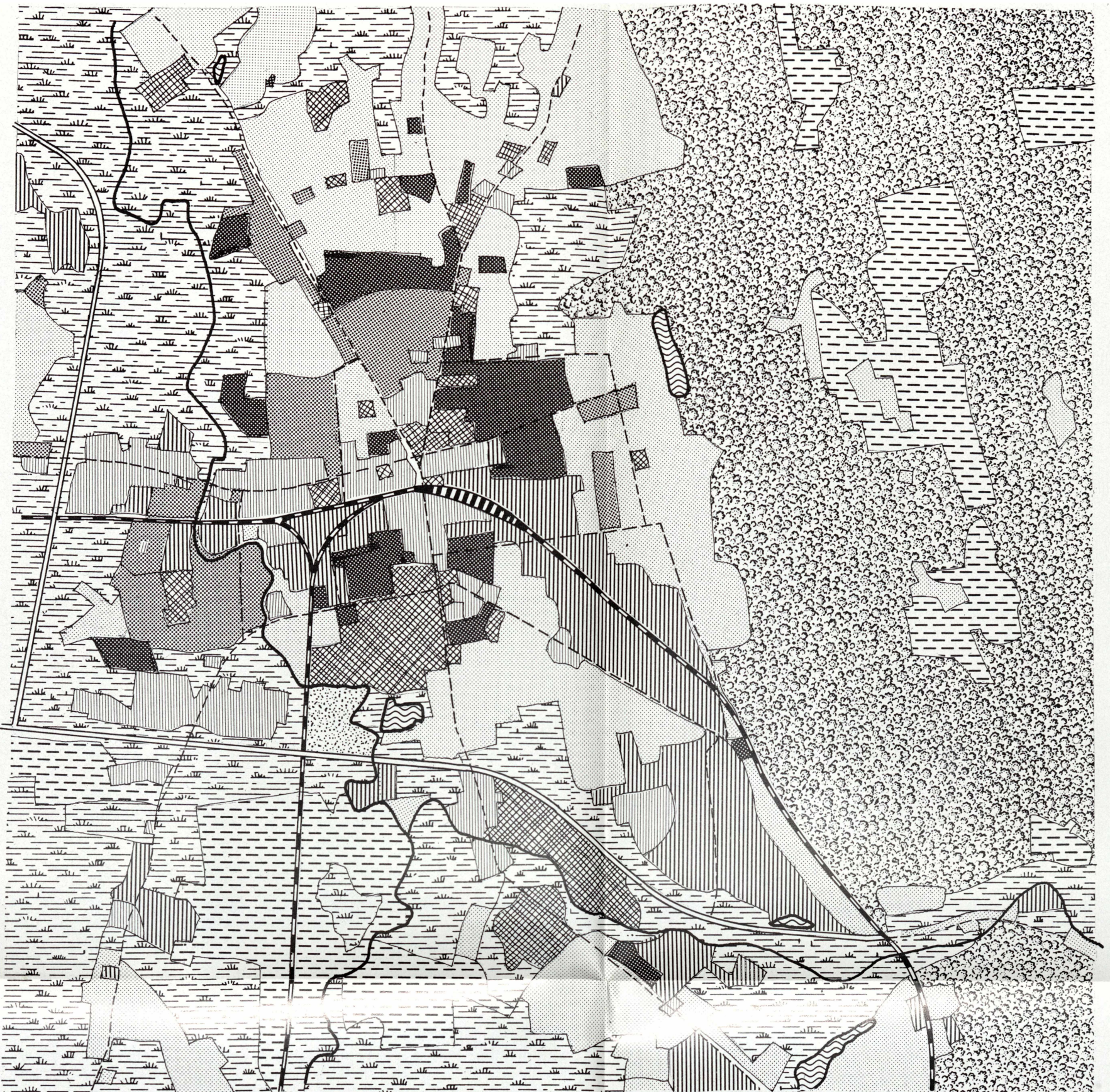









ABB. 2 Zukünftiger Flächennutzungsplan für Keene









- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | Öffentliche und halböffentliche Einrichtungen und Flächen |  | Wohngebiete mit höherer Wohndichte  |
|  | Freiland und Schutzgebiete, Wald                          |  | CBD (Kern-, Büro- und Geschäftsgebiet)  |
|  | Landwirtschaftliche Nutzflächen                           |  | kommerziell-industrielles Mischgebiet   |
|  | überschwemmungsgefährdetes Gebiet                         |  | Industriepark   |
|  | geplante Wohngebiete                                      |  | Handel und Lagerung   |
|  | Wohngebiete mit geringer Wohndichte                       |  | Schnellstraße (Highway)   |
|  | Wohngebiete mit mittlerer Wohndichte                      |  | Hauptverkehrsstraße   |
|  |   |  | Sammelstraße  |
|  |   |  | Quelle: City of Keene, 1975. A Comprehensive Plan. Future Generalized Land Use. |



1 km

ABB. 1 Flächennutzung in Keene 1978

-  Bauland:  
Wohngebiet mit geringer Bevölkerungsdichte  
(inkl. landw. Gehöfte)
-  Wohngebiet mit mittlerer Bevölkerungsdichte  
(inkl. landw. Gehöfte)
-  Wohngebiet mit hoher Bevölkerungsdichte  
(inkl. landw. Gehöfte)
-  Handel und Lagerung
-  Industrie und produzierendes Gewerbe
-  öffentliche und halböffentliche Einrichtungen und Flächen
-  Verkehrsflächen:  
Highway (Schnellstraße)

-  regionale und städtische Hauptverkehrsstraße
-  Eisenbahn
- Freiland:
-  Grünflächen, Auengelände und Parks
-  Sport- und Spielplätze
-  Landwirtschaftliche Nutzflächen
-  Wald
-  Fließgewässer
-  Seen

Quellen: Luftbild Nr. A 20-33005-774-166 vom 23. 10. 1975 (zur Verfügung gestellt vom City of Keene Planning Board).  
A Comprehensive Community Plan for the City of Keene, N. H., 1975, Generalized Existing Land Use Map.  
Eigene Begehung zus. mit Prof. Dr. K. Bayr, Geography Department, Keene State College.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Arbeiten aus dem Institut für Geographie der Karl-Franzens-Universität Graz](#)

Jahr/Year: 1981

Band/Volume: [24\\_1981](#)

Autor(en)/Author(s): Zsilincsar Walter

Artikel/Article: [Keene, N. H.: Zur Planungsproblematik einer amerikanischen Mittelstadt 143-160](#)