



Forum Stadt

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

51. Jahrgang
2|2024



Jürgen Hasse
Urbanität. Eine neo-
vitalistische Perspektive

Klaus Zehner
Aufstieg, Fall und
Regeneration von Liverpool

Jennifer Bleek
Architektur und Platz:
Der Prager Platz in Berlin

Dirk Schubert
Wohnungsbaupolitik in London
und Hamburg nach
dem Zweiten Weltkrieg

Forum Stadt
Verlag



Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.« in
Verbindung mit Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Johann Jessen,
Matthias Klopfer, Elisabeth Merk und Jürgen Reulecke

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen,
Geographisches Institut

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

Dr. Robert Kaltenbrunner, Bonn und Berlin,
Bundesinst. für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Prof. Dr. Hans-Rudolf Meier, Bauhaus-Universität
Weimar, Denkmalpflege und Baugeschichte

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Dr. habil. Olaf Schnur, Berlin, vhw Bundesverband
für Wohnen und Stadtentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Barbara Schönig, Bauhaus-Universität
Weimar, Fakultät Architektur und Urbanistik

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt,
Institut für Geschichte

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp, Hochschule
für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Email: hans.schultheiss@email.de

Forum Stadt

Postfach 100355

73728 Esslingen

Website: www.forum-stadt.eu

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mitglieder-
zeitschrift des ca. 110 Städte umfassenden
»Forum Stadt – Netzwerk historische Städte e.V.«

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 102,- Einzelheft EUR 26,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen
des Abonnements können nur zum Ablauf eines
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November
des laufenden Jahres beim Vertrieb, Verlag oder
der Redaktion eingegangen sein.

Vertrieb:

Südost Service GmbH

Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen

Fax +49 (0) 8581 - 9605-754

E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

Forum Stadt Verlag (FStV)

Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart

E-mail: forumstadtverlag@email.de

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbe-
dingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche
Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht
zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Ein-
speicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren
Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeit-
schrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen
Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von
Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanla-
gen verwendbare Sprache übertragen werden.

© 2023 Forum Stadt e.V., Esslingen

Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Viertel-
jahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziolo-
gie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung« unter
dem Obertitel »Die alte Stadt« (ISSN 0170-9364).

Inhalt 2/2024

*Abhandlungen**Jürgen Hasse*

Urbanität – vom Kopf auf die Füße gestellt.

Eine neovitalistische Perspektive auf das Leben der Stadt 131

*Jennifer Bleek*Architektur und Platz. IBA-Initiative zur Neuorientierung bei der
Gestaltung öffentlicher Räume in den 1980er Jahren am Beispiel

des Prager Platzes 145

Dirk Schubert

„Die neue Gesellschaft bauen“. Wohnungsbaupolitik in London und

Hamburg: divergente und konvergente Trends 163

Klaus Zehner

Stadt mit zwei Gesichtern: Aufstieg, Fall und Regeneration

von Liverpool (UK) 189

Autorinnen / Autoren 207

Abb. Umschlag:

Liverpool; Blick auf den Pierhead, Foto: *K. Zehner*, 2010.

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache aus Gründen der Lesbarkeit:

Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

Urbanität – vom Kopf auf die Füße gestellt

Eine neovitalistische Perspektive auf das Leben der Stadt

Der Begriff der „Urbanität“ dient in der interdisziplinären Stadtforschung zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Stadt von ihren Bewohnern gelebt wird. Der Begriff ist jedoch vage, und er impliziert etwas Abwesendes,¹ das im Fokus der Phänomenologie von essentieller Bedeutung ist: Die *vitale* Dimension menschlicher Existenz, die sich in mehrdimensionalen Prozessen der Bewegung ausdrückt.

Das menschliche Leben entfaltet sich in Bewegungen der verschiedensten Art: der körperlich-allokativen Bewegung (von hier nach dort), der geistigen Bewegung (die dem Denken Richtungen weist) und der emotionalen Bewegung (die das So-Sein atmosphärisch wie stimmungsmäßig temperiert). Schon in ihrer kleinsten Form impliziert Bewegung den Wandel. Sie *ist* dieser zugleich selbst. Allzumal die Stadt ist ein sich über mannigfaltige Bewegungen konstituierender sozialer Raum. Die soziale und ökonomische Welt der Stadt verdankt sich in ihrer Lebendigkeit dicht und dynamisch oszillierender Ströme – der Menschen, des Geldes, der Informationen, aber auch der Mythen und Ideologien. Für das urbane Leben ist folglich nicht nur die allokative Fort-Bewegung bedeutsam. Ebenso wichtig sind leiblich-stimmungsmäßige Bewegtheiten.

1. Urbanität – Kultur der Stadt

Das Ziel des folgenden phänomenologisch orientierten Beitrages besteht darin, den historisch entwickelten Urbanitäts-Begriff durch eine vitalistische Perspektive zu ergänzen. Diese läuft darauf hinaus, das Verständnis von Urbanität insofern vom Kopf auf die Füße zu stellen, als für die Schärfung der Aufmerksamkeit gegenüber dem sinnlichen, leiblichen und gefühlsmäßigen Sein des Stadt-Menschen plädiert wird, denn dieser ist *kein* reines Geistwesen. In gebotener Kürze wird zunächst jener Urbanitäts-Begriff zu umreißen sein, der seit der Zeit des alten Rom bis in die Gegenwart kulturalistisch und intellektualistisch akzentuiert ist.

¹ Vgl. auch *H. Blumenberg*, Theorie der Unbegrifflichkeit, Frankfurt a. M. 2007, S. 33.

Schon der römische Begriff *urbanitas* hebt ein kulturelles Moment in der Mentalität des Städters hervor. Von zentraler Bedeutung sind Toleranz, Bildung, bürgerliche Umgangsformen, Höflichkeit, Freundlichkeit und die Fähigkeit zur geistreichen Rede. Im Gegensatz dazu steht die „ungelenke(n), gewalttätige(n) Rusticitas“.² In der Romantik setzte sodann eine Tendenz zur Intellektualisierung des Urbanitäts-Denkens ein. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg wurden schließlich politische Werte der Partizipation und Stärkung des öffentlichen Raumes durch Kommunikation ins Zentrum gerückt. Die Mentalität des Großstadt-Menschen hat ihren Kern seitdem in einem geistigen Vermögen der Affektkontrolle.

Großstädtische Siedlungen werden danach vor allem dann als urban angesehen, wenn soziale Konflikte, die aus dem Leben unter den Bedingungen städtischer Größe und Dichte sowie sozioökonomischer und soziokultureller Differenz erwachsen, von einer kultivierten Unempfindlichkeit gegenüber Differenzenerfahrungen weitgehend absorbiert werden.³ Wichtige Grundlagen für dieses weniger akzeptanz- als toleranzorientierte Denken legte Georg Simmel Anfang des 20. Jahrhunderts mit seinem vielfach rezipierten Beitrag über das Geistesleben der Großstädter.⁴ Auf gegenwärtige gesellschaftliche Verhältnisse übertragen, läuft dessen Pointe auf das Plädoyer für eine großstädtische Lebensform der „Humanität“⁵ hinaus, die für Walter Siebel „Emanzipationsversprechen“⁶ beinhaltet.⁷ Dieser Idee liegt die Annahme der sozialen Integrierbarkeit fremder und fremdster Lebensformen zugrunde. In seinem Buch über *Die moderne Großstadt* merkte Hans Paul Bahrdt in einem schwer übersehbaren Pragmatismus in Bezug auf überhöhte Integrationserwartungen aber

2 F. Profener, »Urbanität«, in: Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 11, Sp. 351-354, hier S. 351.

3 Vgl. z. B. M. Russo, Projekt Stadt. Eine Geschichte der Urbanität, Basel/Berlin/Boston 2016.

4 G. Simmel, Die Großstädte und das Geistesleben (zuerst 1903), in: K. Lichtblau (Hrsg.), Georg Simmel. Soziologische Ästhetik, Bodenheim 1998, S. 119-133.

5 Vgl. D. Skala, Urbanität als Humanität. Anthropologie und Sozialethik im Stadtdenken Richard Sennetts, Brill 2016.

6 W. Siebel, »Urbanität«, in: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover 2018, S. 2755-2766.

7 Damit kommt eine gleichsam „verborgene Schicht der Realität“ ins Spiel (R. Lindner, Textur, Imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturalistischen Stadtforschung, Frankfurt a. M. 2008, S. 83-94, hier 86), die sich auch als eine einverleibte Mentalitätsverfassung des Großstädtlers verstehen lässt. Die damit verbundene nicht-motorische Bewegung fasst Wietschorke mit der Metapher des „Tempos“ stadtspezifischer Lebensstile; J. Wietschorke, Berliner Tempo, Wiener Gemüt? Ein stadthanthropologischer Beitrag zur ‚symbolic time of cities‘, in: J. Hasse (Hrsg.), Die Bewegte Stadt, in: Forum Stadt 48 (4/2021), S. 377-391. An der Idee und Utopie der Emanzipation hängt das kulturpolitische Programm der kulturellen Überschreitung von Grenzen des Eigenen. Deshalb hebt Katrin Wildner mit dem Begriff „transnationaler Urbanität“ die globale Überschreibung metropolitanen Lebens durch hybridisierte Beziehungen hervor; vgl. K. Wildner, Transnationale Urbanität, in: F. Eckardt (Hrsg.), Handbuch Stadtsoziologie, Wiesbaden 2012, S. 213-229.

schon 1961 an, das Verhalten des urbanen Menschen sei „geprägt durch eine resignierende Humanität, die die Individualität des anderen auch dann respektiert, wenn keine Hoffnung besteht, sie zu verstehen.“⁸ Mit anderen Worten: In der Sozialstruktur der Stadt gab es für ihn nur „eine unvollständige Integration“.⁹

Aktuelle Urbanitäts-Debatten vermengen Sachverhalte aus deskriptiven Bestandsaufnahmen schnell mit Werten, die lenkenden Einfluss auf die politische Gestaltung der Stadt nehmen sollen. So mischt sich bei Richard Sennett ein normatives Moment in die Konstatierung einer evidenten Lebendigkeit der Stadt und des in ihren Straßen pulsierenden Lebens ein. Dieses Leben sieht er allerdings nicht primär als Ausdruck vitaler Ströme, sondern als Zeichen politischer Regulierungsdefizite. Das ideologische Filter fokussiert vielmehr sozioökonomische Spannungen und einen Mangel an moralischer Orientierung. Die großstadttypische Mannigfaltigkeit sozialer Gruppen – heute mit einem idealisierend aufgeladenen Begriff der „Vielfalt“ angesprochen – ist für Sennett weniger Ausdruck eines chaotisch pulsierenden großstädtischen Kosmos, denn Spiegel moralischer Defizite. Stadtsoziologisch ist für Sennett das vitale Mit-Sein der Menschen in großstädtischen Milieus viel weniger interessant als jenes Leben, das sich als Aufgabe des *Überlebens*¹⁰ darstellt. Das urbane Leben zeichnet sich für ihn aus durch eine „Abwesenheit moralischer Ordnung, die eine Hegemonie über die Stadt als ganze ausübt“.¹¹ War für Simmel *Gleichgültigkeit* noch eine produktive mentale Voraussetzung für ein gelingendes Leben im Schmelztiegel des in seiner Vielfältigkeit a priori Konflikträchtigen, so streicht Sennett „demonstrative Gleichgültigkeit“ heraus – als „Modus, wie das Auge das Wirken der Macht im Raum wahrnimmt.“¹²

Selbst im Geographischen Lexikon wird *Urbanität* (unter dem Stichwort »Stadtkultur«) weniger in einen deskriptiven als normativen Rahmen eingerückt. Beinahe peripher geht es um die städtische Lebensweise, d. h. die Kultur, die Stadt zu leben.¹³ Urbanität wird sodann im Rückgriff auf Walter Siebel und Hartmut Häußermann als „Neue Urbanität“ reformuliert. In deren Bedeutungsmittle steht hinter dem Vorzeichen sozialer Gerechtigkeit, verwirklichter Demokratie und „politische[r] Partizipation, insbesondere für die ausländische Bevölkerung“ ein „emanzipative[r]

8 H. P. Bahrdt, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1961, S. 103.

9 Ebda., S. 103.

10 Vgl. R. Sennett, Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds, Frankfurt a. M. 1991, S. 216.

11 Ebda., S. 166.

12 Ebda., S. 172.

13 Vgl. Chr. Mager, »Stadtkultur«, in: E. Brunotte u. a. (Hrsg.), Lexikon der Geographie, Bd. 3, Heidelberg/Berlin, S. 273.

und prozessuale[r] Charakter von Stadtkultur“,¹⁴ deren Leitbild die „multikulturelle Stadt“¹⁵ ist. Am Ende des Lexikoneintrages wird immerhin angemerkt: „Einige Kritiker begegnen dem Konzept der Neuen Urbanität mit den Vorwürfen, es sei geprägt von einem naiven Idealismus und stark politisch aufgeladen.“¹⁶

1.1 Urbanität – Vielfalt und die Fremden

Eine deutliche Tendenz zur Verkopfung des Urbanitäts-Begriffes lässt sich schon anhand weniger Beispiele illustrieren. Ins Zentrum rücken dabei moralische Zielorientierungen, die sich in Integrations- und Vielfalts-Debatten als Antwort auf frei fließende Migrationsströme zur Geltung bringen. Urbanität beinhaltet stets das weitgehend konfliktfreie Leben mit der (ethnischen) Vielfalt. Zur Stadt gehörten ja kulturell und ethnisch Fremde. Ihre Dazugehörigkeit setzt indes noch vor ihrer (transitiv wie intransitiv verstandenen) Integration die prinzipielle *Integrierbarkeit* voraus. Georg Simmel und Hans Paul Bahrdt hatten deshalb auch im- oder explizit auf Grenzen des großstädtischen Projektes eines friedlichen Lebens der Vielen hingewiesen. Inwieweit werden diese Hinweise heute durch eine idealistische Selbstüberschätzung vor dem Hintergrund überhöhter moralischer Ansprüche überblendet?

Ein knapper Exkurs zum Begriff der Vielfalt (bzw. Vielheit) lässt schnell dessen historisch schillernde Bedeutung erkennen. Vielfalt ist der Andersheit ähnlich¹⁷ und steht der Einheit gegenüber. Aber Einheit bringt – indem sie nie statisch ist – Vielfalt auch hervor, und zwar noch *innerhalb* ethnisch homogener Gruppen. Jedoch resultiert aus Vielfalt nicht selbstverständlich auch schon Einheit. Sozial gelebte Einheit realisiert sich in der Vielfalt, sobald sich kulturell tragende *Ordnungen* diesseits brodelnder Dauerkonflikte konstituieren. Solche gleichsam weltenverbindenden Ordnungen können realistisch aber nur erwartet werden, wenn soziale Gruppen nicht zur Aufgabe eigener Werte gezwungen werden, die ihnen als unverzichtbar erscheinen. Wie kann sich jedoch die Einheit einer Gesellschaft konstituieren und konsolidieren, wenn sie auf Werten basiert, die in einem widersprüchlichen Spannungsverhältnis zueinander stehen? Gelingende Integration verlangt die Anerkennung einer konsensuell von der Mehrheitsgesellschaft getragenen normativen Ordnung. Die Lyotard'sche Vision eines Lebens mit dem Widerstreit¹⁸ hat sich in der gesellschaftlichen Praxis schon lange als Illusion erwiesen.

14 Chr. Mager, »Neue Urbanität«, in: E. Brunotte u. a. (Hrsg.), Lexikon der Geographie, Band 2, Heidelberg/Berlin, S. 437-438, hier S. 438.

15 Ebda.

16 Ebda.

17 Vgl. S. Meier-Oeser, »Vielheit«, in: Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 11, Sp. 1046.

18 Vgl. J.-F. Lyotard: Der Widerstreit. Übers. von Joseph Vogl. München 1987.

Bei aller Offenheit gegenüber einer auf Vielfalt basierenden Urbanität fördert nicht *jede* Vielfalt das gedeihliche Zusammenleben im großstädtischen Raum. Nicht jede Vielfalt begünstigt das konstruktive Miteinander und die Herausbildung jener in politischen Diskursen so oft beschworenen Gemeinschaft. Lebendige Vielfalt impliziert a priori die Möglichkeit einer unvorhersehbaren Dynamik und die Freisetzung von Kräften, die gesellschaftspolitisch nicht auf Integration, sondern auf Separation gerichtet sind. Idealisierte Vielfalts-Vorstellungen¹⁹ tendieren dazu, gärende Konfliktfelder auszublenden. Das gilt nicht nur für die *ethnisch* vielfältige Stadt, sondern ebenso für die ethnisch weitgehend homogene Stadt, deren Entwicklungsverläufe immer wieder soziale Spannungen und Verwerfungen hervorbringen. Vielfalt bildet aber in jeder Stadt andere soziale Muster. Daraus resultiert die praktisch-politische Frage, *welche* Vielfalt erwünscht ist. Wer soll bzw. darf sie sich wünschen? Und: Wer soll bzw. darf welche Form am Ende durchsetzen?

Probleme, Reibungen und Widerstände in der sozialen Bewältigung von (ethnischer) „Vielfalt“ sind auch darin begründet, dass Vielfalt nur bedingt mit den Sinnen wahrnehmbar ist. Nur das wenigste von der Vielfalt einer Stadt erfahren die Menschen mit ihren Augen und Ohren. Das meiste wird ihnen von anderen gesagt, bzw. auf dem Weg der medialen Vermittlung (im Sinne des Wortes) „eingeordnet“, also durch den Fokus politisch erwünschter Bedeutungskontexte und Wertordnungen zu verstehen *gegeben*. Umso mehr stellt sich die Frage, was ein normativ idealistisch formatierter Urbanitäts-Begriff überblendet. Dabei geht es nicht nur um die Konstruktion von Bedeutung durch die Ausklammerung gegenstandslogischer Facetten einer Sache, sondern mehr noch um eine Art „Reinigung“ von Denk- und Gefühlformaten, die mit einem Urbanitäts-Begriff inkompatibel sind, der vom politischen Mainstream abweicht. Inwieweit sich letztlich ein in diesem Sinne „gereinigtes“ Urbanitäts-Denken durchsetzt, ist wesentlich von der medialen Lancierung politischer Diskurse abhängig. Zu Recht merkte Ludwik Fleck in diesem Sinne an: „Leicht bemerkbar ist, daß, wenn in einer Gruppe von Menschen ein lebhafter Gedankenaustausch stattfindet, in Kürze eine spezielle kollektive Stimmung entsteht, die bewirkt, daß die Menschen Sätze sagen, die sie in anderen Gruppen nicht gesagt hätten.“²⁰

19 Vgl. dazu die folgende Positionierung der Partei Bündnis 90/Die Grünen: „Nur wenn Würde und gleiche Rechte vor der Klammer stehen, wenn alle Menschen in unserer Gesellschaft gleichen Schutz und gleiche Chancen haben und ihre Rechte in Anspruch nehmen können, gibt es **Freiheit und Sicherheit** (Hervorh. im Original) und wird Gerechtigkeit befördert – für jede*n Einzelne* und uns als Gesellschaft. Diesen Anspruch wollen wir verwirklichen.“ https://cms.gruene.de/uploads/assets/Vielfalt_Arguhilfen_2021.pdf (22.04.2024).

20 L. Fleck, *Schauen, Sehen, Wissen* (zuerst 1947), in: S. Werner/C. Zittel (Hrsg.), *Ludwik Fleck. Denkstile und Tatsachen. Gesammelte Schriften und Zeugnisse*, Berlin 2011, S. 390-418, hier S. 412.

Wie kann und darf die Stadt als lokaler Staat das Leben mit der Vielfalt kommunikativ lenken? Einen denkwürdigen Vorschlag machte der Philosoph Heinrich Rombach mit einer ethischen Bemerkung: „Nur wer mit anderen ‚mitempfinden‘ kann, ist menschlicher Mensch.“²¹ Das Postulat geht aber nicht nur in eine, sondern in viele Richtungen. Menschlichkeit als Vermögen des Verstehens wie der Rücksichtnahme und sozialen Anerkennung wird nicht nur gewährt oder gegeben. Von denen die sie geben, muss sie auch beansprucht und genommen werden dürfen. Dafür reklamiert sich die Schaffung von Räumen der Begegnung in Brücken-Welten einer tabuisierungsfreien, nicht disziplinierten Kommunikation, in der eine jede Person *authentisch* sprechen und handeln darf.

1.2 Urbanität – phänomenologische Akzente

In phänomenologischen Annäherungen an Urbanität stehen nicht Normen im Zentrum, sondern multiple Bewegungsformen des Da- und Mitseins. So steht bei Wolfgang Gleixner nicht der rational und vernunftbasiert *handelnde* Akteur im Fokus, sondern die leiblich in ihre Herumwelt verwickelte Person, die pathisch am Leben der Stadt teilhat, ihrer situativen Dynamik folgt und dabei zugleich auf die atmosphärische Konstitution des großstädtischen Raumes einwirkt.²² Lebendige Bewegungsströme drücken sich zum einen in der habituellen Präsenz individueller Personen aus, geben sich zum anderen aber auch im vitalen Habitus einer Stadt zu spüren. In der Art, wie sich die Menschen darin bewegen, wie sie Urbanität atmosphärisch in die Kultur der Stadt einbringen, drückt sich die gelebte Stadt aus. Wie die Stadt politisch, demographisch, ökonomisch, technologisch, kulturell etc. „ist“, präfiguriert auch die habituellen Muster, die für einen urbanen Raum charakteristisch sein können.

„Junge“ Städte wie Innsbruck in Österreich oder Groningen in den Niederlanden zeigen sich in ganz anderen Bewegungsrhythmen als Städte, in denen überdurchschnittlich viele alte Menschen leben. Mit anderen Worten: Die Urbanität einer jungen Stadt pulsiert in *lebendigen* Bewegungsmustern, die einer alten Stadt drückt sich

21 H. Rombach, *Strukturanthropologie* (zuerst 1986), Freiburg/München 2012, S. 295.

22 In einer in den Sozialwissenschaften eher raren phänomenologischen Sichtweise großstädtischen Lebens stellt Wolfgang Gleixner eine Doppelstruktur heraus, in der neben bewussten Facetten des Stadtlebens auch unbewusste eine wichtige Rolle spielen (*W. Gleixner, Lebenswelt Großstadt. Eine phänomenologische Studie*, Freiburg/München 2015, S. 203). Damit wird ein Habitus des „Da-und-So-in-der-Welt-sein[s]“ (ebda. S. 201) in Erinnerung gerufen, der das Andere akteurs- und handlungstheoretischer Ansätze denkwürdig macht. Hier kommt es jedoch auf ein Habitus-Verständnis an, das sich als leiblich kommunizierte Ausdrucksgestalt einer Person von dem soziokulturellen Habitus-Begriff nach Pierre Bourdieu unterscheidet, welches die Medien der Distinktion in den Fokus rückt.

in einer gewissen Kraftlosigkeit, Erschöpfung, Antriebslosigkeit und Ermüdung aus. Junge Menschen, die einer Lebensperspektive noch zustreben, entfalten ihren vitalen Antrieb zentrifugal-schwungvoll. Alte Menschen, deren Leben biographisch schon ausläuft, agieren aus einer gedämpften Lebensstimmung heraus. Insgesamt folgt die lebendige Stadt einem vitalen Antrieb, der viele Farben hat.

Die Diskussion der Frage, was den „vitalen Schub“ des Urbanen bewirkt, Urbanität also als performatives Resultat bewegter Bewegungen hervorbringt, findet bei Henri Bergson, Ludwig Klages und Hermann Schmitz denkwürdige Impulse. Nach Schmitz liegt der Verankerungspunkt von Bewegungen im „vitalen Antrieb“. Damit verknüpft sich die Frage, inwieweit Urbanität selbst als „vitaler Antrieb“ verstanden werden kann, denn die lebendige Welt der Stadt ist eine des Fließens, Strömens und Werdens. Vitaler Antrieb heißt bei Bergson „elan vital“²³ („Lebensschwung“²⁴). Er ist die schöpferische Quelle menschlicher Existenz und Sphäre *dauernder* Bewegung. Der „vitale Schwung“ des Urbanen hat keinen mechanischen, sondern einen performativen Charakter. Auch Städte haben einen Lebensschwung. „Tote“ oder „ausgestorbene“ Städte, aus denen sich das wirtschaftliche Leben zurückgezogen hat, geben sich atmosphärisch anders zu spüren als Städte mit boomender Industrie, florierendem Gewerbe und einer kulturell expressiven Lebendigkeit. Der „Leib der Stadt“²⁵ atmet in einem pneumatischen Sinne komplementär zum urbanen Geschehen – in einer Industriestadt allerdings anders als in einer Kurstadt.

Trotz der Bedeutung aller möglichen Bewegungen für das städtische Leben dürfen architektonische Bauten und infrastrukturelle Einrichtungen nie als allein statische und fixe Objekte verstanden werden. Sie sind Ankerpunkte von Augenblickssituationen und Ereignisketten. Sie sind in ein nahezu immerwährendes Aufhören und Wieder-Anfangen von allem, was sich bewegt, verwickelt.²⁶ Der Zusammenhang des Toten mit dem Lebendigen birgt die Frage nach der Induzierung der motorischen Rhythmisierung der gelebten Stadt und den daraus erwachsenden urbanen Atmosphären. Die Beziehungsfrage stellt sich aber auch anders herum: Inwiefern vermitteln urbane Atmosphären den vitalen Antrieb und damit einen *gemeinsamen* großstädtischen Bewegungshabitus, der schließlich wieder als Ausdruck von Urbanität erlebt werden kann?

23 H. Bergson, *Schöpferische Evolution* (zuerst 1919), Hamburg 2013, S. XXXV.

24 Ebd., S. 107.

25 Vgl. J. Hasse, *Der Leib der Stadt. Phänomenographische Annäherungen*, Freiburg/München 2015.

26 Vgl. H. Bergson, *Zeit und Freiheit. Versuch über das dem Bewußtsein unmittelbar Gegebene* (zuerst 1889) (aus dem Französischen neu übersetzt und hrsg. von M. Drewsen), Hamburg 2016, S. 118.

2. Die Stadt als eine gebrochene Welt multipler Bewegungen

Die vital gelebte Stadt ist ein Habitat affektlogischer Doppelwesen. „Doppelte“ Wesen sind die in ihr lebenden Menschen insofern, als sie sich in ihr doch nie allein als verstandesmäßig handelnde Akteure situieren, sondern zugleich als „Patheure“²⁷ mit ihren Gefühlen, auf die allzumal kulturindustriell formatierte Suggestionen, Versuchungen, Verführungen, Affronts und Begehren einwirken. Das sozioökonomisch wie soziokulturell collagenhafte Großgebilde Stadt ist eine Welt geistig-abstrakter Interaktionen, aber auch eine Welt der Atmosphären, Stimmungen und Gefühle.

Eigenleiblich evozierte Bewegungsströme folgen keinem mechanistischen Algorithmus. Sie folgen habituellen Mustern, in denen sich Dispositionen befindlichen Mit-Seins im chaotischen Kosmos der Stadt ausdrücken. Die Menschen bewegen sich in den Fußgängerströmen der Einkaufsstraßen zur Hauptgeschäftszeit sowohl nach ihrem *individuellen* Rhythmus, als auch im und mit dem sich bewegendem Strom der *Menge*. Ludwig Klages spricht hier treffend von „Mitbewegung“, Hermann Schmitz von leiblicher Kommunikation,²⁸ die (z. B. in der Form „solidarischer Einleibung“²⁹) der schwarmartigen Massenbewegungen in den Innenstädten eine Richtung gibt.

Was die Menschen in ihren gemeinsamen Bewegungen hervorbringen, ohne es zu wollen, folgt einer habituellen Energie, die sich in wechselnden Strömen rhythmisiert. Zur Rush-Hour streben die meisten Menschen ihren Zielen möglichst reibungslos zu, und am frühen Abend zieht es sie – in ganz anderer Weise zielstrebig – wieder nach Hause. Im Sinne von Ludwig Klages übertragen sich Bewegungs-Innerlichkeiten durch „schlafendes Wirken“ und „schlafendes Schauen“³⁰ in sichtbare dynamische Bewegung. Klages hebt zudem eine Zweipoligkeit sozialen Geschehens hervor: „Außer den stetigen gibt es die plötzlichen Veränderungen.“³¹ Motorische und emotionale, körperliche und leibliche, allokativ und befindliche Bewegungen sind auf komplexe Weise ineinander verschränkt. Sie alle weisen darauf hin, dass die Bewegungswelt der Stadt nicht nur ein mechanisch-motorischer Raum ist, sondern eine lebendige Welt, die sich autopoietisch reguliert. In der Dynamik aller noch so widersprüchlichen Bewegungs-Rhythmen, -zyklen, -figurationen, und -amplituden

27 J. Hasse, Was Räume mit uns machen – und wir mit ihnen. Kritische Phänomenologie des Raumes, Freiburg/München 2014, S. 43 ff.

28 Vgl. auch H. Schmitz, Der Leib, Berlin/Boston 2011, S. 29 ff.

29 „Solidarische Einleibung verbindet menschliche oder tierische Leiber durch einen gemeinsamen vitalen Antrieb ohne einseitige oder wechselseitige Zuwendung zueinander, bedarf aber eines integrierenden Themas“; ebda., S. 47.

30 Vgl. E. Bartels, Ludwig Klages. Seine Lebenslehre und der Vitalismus, Meisenheim 1953, S. 46.

31 L. Klages, Der Geist als Widersacher der Seele, Bd. I, Leipzig 1929, S. 37.

drückt sich Urbanität aus. Der „Ereignischarakter der Wirklichkeit“³² ist dynamisch. Deshalb spricht Karlfried Graf von Dürckheim vom „gelebten Raum“³³ und Eugène Minkowski von der „gelebten Zeit“³⁴.

3. Zum Zusammenhang von Bewegung und Gefühl

Bewegungen aller Art sind nicht nur in die *Erlebniseinheit* von Raum und Zeit verwickelt. Ebenso sind sie in systemisch-abstrakte Wechselwirkungszusammenhänge eingebunden. Schon auf dem Niveau objektiver Sachverhalte bleibt nichts, wie es an einem Ort einmal war. Auf's leibliche Erleben kommt es dabei an, wenn etwas objektiv Geschehendes die *subjektiv* gestimmte Aufmerksamkeit findet. Objektive Sachverhalte verwickeln sich mit subjektiven, sobald Gefühle berührt werden. Von einer Überlagerung von Bewegung und Bewegtheit, Motorik und Affekt, kündigt der Begriff des Bewegungs-Habitus. Er verweist auf eine Dimension „jenseits“ des Körpers, auf eine stimmungsmäßige Disposition, die sich *leiblich* vermittelt.

Man kann zielgerade zu einem Ort in der Mitte der Stadt *hingehen*. Man kann am selben Ort aber auch mit dem Strom der Menge in hin- und herschlendernden Bewegungen *mitgehen*. Beim Mit-Gehen kommt es auf die *Teilhabe* an einem Bewegungsstrom an, auf eine Art atmosphärisch-gefühlsmäßiges „In-Verkehr-treten“.³⁵ Was Klages „In-Verkehr-treten“ nennt, überschreitet die motorische Dimension der Bewegung durch ein affektiv flüchtiges Moment des Bewegt-Werdens und Bewegt-Seins. In diesem Sinne bewegen sich auch die Menschen *im* Raum der Stadt, wenn sie keinem lokalisierbaren Ziel folgen, sich vielmehr von einem „Flow“ mitreißen lassen, z.B. weil sie ästhetisch Gefallen am Durchstreifen einer Gegend verspüren.

Erwin Straus hatte zwischen einem (zielorientierten) Gehen *durch* den Raum und einem (pathischen) Gehen *im* Raum³⁶ unterschieden. Die Bewegungsmodi des Gehens machen auch auf ästhetische Differenzen im Raumerleben aufmerksam, eine Art personaler Präsenz, die alle Sinne betrifft. Deshalb schreibt Mădălina Diaconu ihre multisensorische Anthropologie der Stadt auch aus der Perspektive einer „Der-

32 L. Klages (s. A 31), S. 36.

33 Vgl. K. Graf von Dürckheim, Untersuchungen zum gelebten Raum (zuerst 1932), Natur – Raum – Gesellschaft, Bd. 4, Frankfurt a. M 2005.

34 E. Minkowski, Die gelebte Zeit, Bd. I (zuerst 1933) (ins Deutsche übersetzt von Meinrad Perrez und Lucien Kayser), Salzburg 1971.

35 L. Klages, Grundlegung der Wissenschaft vom Ausdruck (zuerst 1913), Leipzig 1942, S. 47.

36 Vgl. E. Straus, Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung (zuerst 1930), in: E. Straus, Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften, Berlin u. a. 1960, S. 141-178, hier S. 164.

matologie des urbanen Raums“.³⁷ Zweifellos hat eine großstädtische Menschenmenge weder eine (gemeinsame) „Seele“, noch einen (gemeinsamen) „Leib“. Dennoch stehen alle ihr zugehörigen Individuen nonverbal über die intuitive Erfassung von Bewegungssuggestionen und „Vitalqualitäten“³⁸ in Beziehung zueinander.

Körperliche und leibliche Bewegungen hängen nämlich zusammen. In einer Hochstimmung *fühlt* sich eine Person nicht nur anders als in einer Depression; sie *bewegt* sich auch anders.³⁹ Der Großstadt-Mensch „antwortet“ in gewisser Weise in seiner gesamten körperlich-leiblichen Sensorik auf seine subjektive Verwicklung in urbane Situationen und Szenen fluktuierender Lebendigkeit. Urbanität ist ein psycho-seismographischer Spiegel von Bewegung; Urbanität bringt Bewegung aber auch hervor. Resonanzmedium der performativen und darin prozesshaften Dynamik urbanen Geschehens ist in besonderer Weise das „Geräusch der Stadt“,⁴⁰ in dem „anklingt“, was in der Stadt „los ist“.

4. Vitalismus – ein ganzheitlicher Ansatz

Zum besseren Verstehen der Lebendigkeit der Stadt aus der Dynamik verschiedenster Modi der Bewegung bietet sich der aus langen historischen Wurzeln hervorgehende Neo-Vitalismus an. In einem ersten Schritt soll im Folgenden das theoretische Konzept des Vitalismus skizziert werden. In einem zweiten Schritt folgt eine theoretische Einbettung des Neo-Vitalismus in das urbanistische Verständnis des gelebten Raumes der Stadt.

Eine vitalistische Theorie wird schon von Aristoteles umrissen. Dieser alte Vitalismus geht von „einer bewußtlos wirkenden zweckmäßigen Tätigkeit“⁴¹ organischer Systeme aus. Die Idee einer umfassenden Dynamik basiert auf einer materiellen (hylischen) und einer habituellen (hektischen) Dynamis. Nach Hermann Schmitz verdankt sich die essentielle Kraft des Vitalismus einem eigensinnigen „Streben, das eher hektische als hylische Dynamis ist“.⁴² Auch Max Scheler vertritt in einer metaphysischen These die Idee „eines einzigen, überartlichen und überindividuellen Lebens-Agens [...], das die individuelle Vitalseele und die je individuellen ‚Körperbilder‘ (die realen Dinge) einander vermittelt.“⁴³

37 M. Diaconu, *Sinnesraum Stadt. Eine multisensorische Anthropologie*, Wien und Münster 2007.

38 K. Graf von Dürckheim (s. A 33), S. 39.

39 Dazu findet sich bei Ludwig Klages eine Reihe illustrierender Beispiele; vgl. L. Klages (s. A 31), S. 165.

40 J. Hasse, *Das Geräusch der Stadt. Phänomenologie des Lauten und Leisen*, Baden-Baden 2022.

41 E. von Hartmann, *Das Problem des Lebens. Biologische Studien*, Bad Sachsa 1906, S. 78 f.

42 H. Schmitz, *System der Philosophie*, Bd. I: *Die Gegenwart*, Bonn 1964, S. 366.

43 W. Henckmann, Max Scheler, München 1998, S. 95.

Der ganzheitliche Ansatz, das Leben nicht aus mechanistischer Sicht zu begreifen, kam in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in der Biologie als Lehre von der Autonomie des Lebendigen auf (angeregt durch die Embryologie).⁴⁴ Der Vitalismus vertrat dabei die Auffassung, „daß der Organismus in seiner Gesamtheit nicht physikochemisch begreiflich ist.“⁴⁵ Die seinerzeit als revolutionär und provozierend empfundene Theorie fußte auf der Überzeugung: „Es gibt keine festen Determinanten, das Sein bestimmt sich selbst je und je neu, alles ist unwiederholbar.“⁴⁶ Die Methoden der Naturwissenschaften wurden als ungeeignet angesehen, Phänomene des Lebendigen zu erklären.⁴⁷ Jedoch konnte sich der Vitalismus gegen den Aufwärtstrend eines materialistisch-mechanistischen Weltbildes der Spätaufklärung nur bedingt behaupten. Die Annahme einer nicht erklärbaren „Lebenskraft“⁴⁸ (*vis vitalis*) oder eines „vitalen Schwungs“⁴⁹ stand dem Basisprogramm der quantifizierenden forschenden Naturwissenschaften methodologisch entgegen.⁵⁰

Aber auch der „Neuvitalismus“ (u. a. nach Driesch) hatte herausgestrichen, dass die Lebenserscheinungen *nicht* allein aus physikalisch-chemischer Gesetzmäßigkeit erklärt werden können, sondern Effekt einer ganzheitlich verstandenen, autonomen Dynamik sind. Was der Vitalismus unter Begriffen wie *Lebenskraft*, *vitaler Schwung* oder *Antrieb* fasste, wurde als eine epigenetische Kraft gesehen, nicht als Ausdruck göttlicher Schöpfung.⁵¹ Trotz aller naturwissenschaftlichen Kritik am Vitalismus ist er um 1900 „wieder zu einem diskutierbaren Problem geworden“.⁵² Der Dissens zwischen mechanistisch denkenden Darwinisten und „ganzheitlichen“ Vitalisten war in einer nicht überwundenen Spaltung zwischen zwei (sich nicht ausschließenden) Sichtweisen auf das Leben begründet: „Je nachdem wir den Blick auf das einzelne Geschehen oder auf das Geschehen in der Gesamtheit, in der Organisation, einstellen“.⁵³ Das Besondere dieses Geschehens wurde in einer prozessbedingten Unberechenbarkeit und vitalistischen Offenheit gesehen.

44 G. Wolters, »Vitalismus«, in: J. Mittelstraß (Hrsg.), Enzyklopädie Philosophie und Wissenschaftstheorie, Bd. 4, Stuttgart/Weimar 1995, S. 551-553, hier S. 551.

45 E. von Hartmann (s. A 41), S. 130.

46 E. Bartels (s. A 30), S. 7.

47 Vgl. G. Wolters (s. A 44), S. 552.

48 Vgl. H. Driesch, Der Vitalismus als Geschichte und als Lehre (zuerst 1905), Charleston: BiblioBazaar o. J., S. 139.

49 Vgl. E. Braun, Die vitale Person. Sammlung psychiatrischer und neurologischer Einzeldarstellungen, Bd. II, Leipzig 1933, S. 5.

50 Vgl. E. Bartels (s. A 30), S. 9.

51 Vgl. R. Macek, »Vitalismus«, in: H. J. Sandkühler (Hrsg.), Europäische Enzyklopädie zu Philosophie und Wissenschaften, Bd. 3, Hamburg 1990, S. 2910-2912, hier S. 2911.

52 E. von Hartmann (s. A 41), S. 156.

53 Ebda., S. 147.

Michel Maffesoli plädiert für einen *methodologischen Vitalismus* und die Überwindung historischer Altlasten im Streit um die Bedeutung des Idiographischen.⁵⁴ In ganzheitlich naturorientierten Theorie- wie Lebenskonzepten sieht er neovitalistische Indikatoren, die er als Ausdruck eines postromantischen Naturalismus in den Rahmen eines ästhetischen Paradigmas einordnet.⁵⁵ In ihm zeigen sich geschärfte Sensibilitäten gegenüber einer „Harmonie zwischen belebter und unbelebter Umwelt“.⁵⁶

5. Der neo-vitalistische Blick auf die urbane Welt der Stadt

Was folgt daraus im Hinblick auf ein Urbanitäts-Denken, in dem die bewegungsbedingte Lebendigkeit des Menschen zur Geltung kommt? Ein vitalistisches Verständnis von Urbanität knüpft am theoretisch revidierten „Vitalismus“ des 19. Jahrhunderts an. Die Übertragung des aus der Biologie kommenden Denkens auf gesellschaftliche Situationen und *soziale* Prozesse setzt einen perspektivischen Schwenk voraus. Im neo-vitalistischen Urbanitäts-Verständnis kommt es darauf an, die Bewegung menschlicher Körper als Ausdruck leiblich-gefühlsmäßiger Stimmungen und atmosphärischer Gestimmtheiten zu begreifen – als eine theoretisch-konzeptionelle „Antwort“ auf einen gleichsam „pneumatischen“ Habitus der gelebten Stadt. So wird Urbanität über den Rahmen stadtsoziologischer Kategorien hinaus für ein geisteswissenschaftliches, insbesondere phänomenologisches Verständnis geöffnet. Im Mittelpunkt dieses neo-vitalistischen Denkens stehen körperlich-leibliche Wechselwirkungen, die strukturverschiedene Bewegungen hervorbringen, welche letztlich in einem lebendigen Bild von Urbanität mehr fließen als gerinnen.

Die Vitalität einer Stadt oszilliert in bewegten wie sich bewegenden Atmosphären und Stimmungen, die etwas über das „Ergehen“⁵⁷ der im urbanen Raum lebenden Menschen zu verstehen geben. Nicht nur als „schön“ geltende Landschaften, die sich der sentimentalischen Wahrnehmung anbieten, wecken Gefühle. Auch eine graue, langweilige oder hektische Stadt erscheint in wechselnden Gesichtern und facettenreichen Bildern einer sich permanent bewegenden Welt. Urbane Atmosphären

54 Der methodologische Vitalismus zielt auf ein ganzheitliches Verständnis der Stadt als *lebendiges* Großgebilde, nicht aber im Sinne einer biologistischen Analogie auf die Stadt als „Organismus“.

55 Vgl. M. Maffesoli, Vitalismus und Naturalismus als epistemologische Grundlage einer Soziologie des Alltages, in: Th. Junge/St. Müller-Dohm (Hrsg.), »Wirklichkeit« im Deutungsprozeß, Frankfurt a.M. 1993, S. 482-494, hier S. 492.

56 Ebda., S. 485.

57 W. Hellpach, Sinne und Seele. Zwölf Gänge in ihrem Grenzdickicht, Stuttgart 1946, S. 65.

sind gestimmte wie stimmende Medien.⁵⁸ Die vitale Atmosphäre einer Stadt ist Spiegel der Modi des Lebens der Menschen. Sie ist nicht Teil oder Effekt irgendwelcher Dinge. Sie *ist* eine spezifische Lebendigkeit, in deren je aktuellem Bild sich eine Stadt zeigt.⁵⁹ Zum Charakter von Urbanität gehört Lebendigkeit, die in situativ oszillierenden Bildern wahrnehmbar wird.

Städte *leben* – nicht in einem organischen, sondern in einem performativen Sinne. Der zeitliche Charakter urbaner Räume pulsiert im Modus der Dauer und des (kontinuierlichen wie plötzlichen) Wandels. Daher sind die Bewegungsmuster in lebendigen Städten auch ganz andere als in brachgefallenen Zonen am verödeten Rand der Stadt, in den artifiziellen wie aseptischen Industriegebieten und in der Gegend leerer Bauerwartungsflächen in irgendwelchen Niemandsländern. Bewegungen im Raum der Stadt können nicht im semiotischen Sinne „gelesen“ werden wie Texte. Sie leben in kontinuierlich wechselnden Phasen, aber auch in der mehr oder weniger plötzlichen Fluktuation (hektische Dynamis) spezifisch städtischer Vitalqualitäten. So konstituieren sich Wirklichkeiten, an denen die Menschen performativ teilhaben. Wer sich mit dem Strom einer Menge bewegt, nährt in gewisser Weise ihr vitales Weiter-Fließen, im Unterschied zu jenen Menschen, die sich einem Fluss entgegenstellen. In solchen Prozessen spielt das Plötzliche eine zentrale Rolle. Es bricht in die Kontinuität der Dauer ein und fordert die Aufmerksamkeit gleichsam augenblicklich heraus. Damit wird die (gelebte) Zeit denkwürdig, und mit ihr die Prozesshaftigkeit des urbanen Wandels.

In der Zeit der Corona-Pandemie zeigten sich Erschlaffungserscheinungen in einer an sich selbstverständlichen Bewegungsvitalität der Menschen. Sie waren Folge der Einschränkung elementarer Bewegungsfreiheiten, die vor allem in den Städten das soziale Leben in gewisser Weise sedierte haben. Allein der Zwang zur Distanz hatte eine „Selbstlähmung“ zur Folge. Eine in ihrem intuitiven Bewegungsantrieb angeschlagene und in ihrem vitalen Schwung gedrosselte Bevölkerung konnte nur noch eingeschränkt Träger einer lebendigen Stadt sein. Im Bewegungsbild insbesondere der Stadtzentren ist diese Situation in quasi-anästhesierten Vitalqualitäten gleichsam geronnen. Umso größer war das Bedürfnis nach dem Erleben kollektiver Atmosphären des Gemeinschaftlichen in postpandemischen Zusammenkünften im

58 Vgl. dazu J. Hasse, Atmospheres and Moods: Two Modes of Being-with, in: T. Griffero/M. Tedeschini (Ed.), Atmospheres and Aesthetics. A Plural Perspective, Cham (Switzerland) 2019, pp. 77-92.

59 Wie eine Stimmung über einer Landschaft liegen kann, so auch über einer Stadt: „Die Stimmung liegt in der Landschaft. Ich *erfinde* sie nicht, sondern ich *finde* sie. Ich finde sie als solche schon vor.“ Vgl.: R. Kozljanič, Lebensphilosophie. Eine Einführung, Stuttgart 2004, S. 174. Eine im vitalistischen Sinne verstandene urbane Atmosphäre ist keine im konstruktivistischen Sinne *hergestellte* Eindrucks- oder Erlebnisqualität, vielmehr konstituiert sie sich in der gelebten RaumZeit der Stadt.

öffentlichen Raum. In ihnen konnten sich Spannungen, die der Zwang zur sozialen Inversion aufgebaut hat, in expressiven bis ekstatischen Events entladen. Als „illegal“ tabuisierte Spontanversammlungen meistens junger Menschen haben schon zu Hochzeiten der Pandemie gezeigt, dass Urbanität als *Lebensgefühl* – und nicht allein als eine *Geistes-Haltung* – nach sinnlichem Korrespondenzerleben in der gemeinschaftsstiftenden sozialen Bewegung strebt.

Die pluralen Bewegungs-Modi einer Person fallen nicht vom Himmel. Sie werden von körperlich-organischen Zuständen ebenso disponiert wie von leiblich-befindlichen Stimmungen.⁶⁰ Ihre Rhythmen verdanken sich einer facettenreichen „Periodizität“,⁶¹ die zum einen zeitlich, zum anderen biographisch bedingt ist. Die Vitalität einer Stadt hängt am Faden *kollektiver* Stimmungen einer (lokalen) Gesellschaft. Wie es den Menschen ergeht, setzt sich u. a. in ihren körperlichen Bewegungsmustern (ihrem Habitus) in ein Bild, das wiederum Spiegel befindlicher Bewegtheiten ist. Der öffentliche Raum der Stadt gibt sich in einem vitalistischen Sinne in bewegungsspezifischen Oszillogrammen zu spüren. Er ist ein seismographisches Milieu, das die Aktualität der befindlichen Verfasstheit der in ihm lebenden Menschen anzeigt. Urbanität ist nicht zuletzt ein vitalistisches Phänomen. Es generiert und transformiert sich aus der Kraft von Augenblicken, aber auch aus zuständlichen Situationen, die dem Leben der Menschen (bis auf weiteres) einen Rahmen geben. Physische, politische, ökonomische u. v. a. Situationen eines gesellschaftlichen Status Quo wirken ebenso auf dieses vitalistische Moment ein wie Dispositionen des Ergehens von Individuen und Kollektiven.

Was im sozialwissenschaftlichen Mainstream „Urbanität“ genannt wird, hat sich in historischen Bedeutungssedimenten aufgeschichtet. Der Neo-Vitalismus reichert die Stadtforschung nun dadurch an, dass er verständlich macht, in welcher Weise im „Leben einer Stadt“ körperliche (bewegungsspezifische) und befindliche (leibliche) Merkmale menschlichen Mit-Seins im sozialen Raum dynamisch zusammenwirken.⁶² Dabei wird auch deutlich, wie ordnungsbildende gesellschaftliche Kräfte auf die Mentalität sozialer Gruppen einwirken. So resultieren vitale Ströme aus dem Fluss und Wechsel einer im urbanistischen Sinne verstandener Bewegung. Diese ist komplex und allein weder biologistisch erklärbar, noch mechanistisch oder kulturalistisch.

60 Vgl. dazu schon E. Braun (s. A 49).

61 Ebda.

62 Vgl. H. Plessner, Vitalismus und ärztliches Denken (zuerst 1923), in: H. Plessner, Gesammelte Schriften IX. Schriften zur Philosophie, Frankfurt a. M. 1985, S. 7-27, hier S. 24.

Architektur und Platz

IBA-Initiative zur Neuorientierung bei der Gestaltung öffentlicher Räume in den 1980er Jahren am Beispiel des Prager Platzes

Als soziale Räume haben Plätze eine wichtige Funktion in Städten. Seit der Antike sind platzartige Versammlungsorte als Agora oder Forum überliefert. Durch Grundriss und Bebauung erhalten Plätze ihre Bedeutung als künstlerisch gestaltete Flächen. Die Verbindung mit der Architektur schafft Platzräume mit Kirchen, Rathäusern und öffentlichen Gebäuden, mit Theaterbauten, Museen oder Schlössern, die den Platz optisch abschließen und gleichzeitig durch die ihnen vorgelagerte Fläche selbst in ihrer Wirkung gesteigert werden. Der Gesamteindruck kann zudem von Denkmälern, Brunnen und Mobiliar bestimmt sein.¹

In den 1920er Jahren verlor diese Bedeutung von Plätzen als gestalterische Aufgabe der Architektur an Relevanz. Städtebauliche Priorität hatte nun die autogerechte Funktionsstadt. Anfang der 1980er Jahre kam es zu einer Rückbesinnung, die mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) 1987 in West-Berlin ihren Ausdruck fand und sich in zahlreichen Bauprojekten und Platzsanierungen manifestierte.² Damit einher ging eine Wiederentdeckung historischer Positionen wie derjenigen von Camillo Sitte (1843–1903). Sittes Schrift *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* von 1889 wurde wieder gelesen.³

- 1 Der Platz als architektonisches Objekt fand im vergangenen Jahrzehnt im Fach Kunstgeschichte großes Interesse; vgl. insbes. die Publikationen der Forschergruppe *Piazza e monumento* am Kunsthistorischen Institut in Florenz – Max-Planck-Institut: *St. Hanke/B. Sölch* (Hrsg.), *Projektionen. Der Platz als Bildthema*, München 2019; *B. Sölch/E. Kossel* (Hrsg.), *Platz-Architekturen. Kontinuität und Wandel öffentlicher Stadträume vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*, München 2018; *A. Nova/St. Hanke* (Hrsg.), *Skulptur und Platz. Raumbesetzung, Raumüberwindung, Interaktion*, München 2014; *A. Nova/C. Jöchner* (Hrsg.), *Platz und Territorium. Urbane Struktur gestaltet politische Räume*, München 2010; zur Rolle des Platzes in einem erweiterten kulturhistorischen Bezugsrahmen vgl. *M. Galli/J. Imorde*, *Plätze des Lebens. La piazza italiana*, Köln 2002.
- 2 Für einen neueren Rückblick auf die West-Berliner Bauausstellung 1987 vgl. *Th. Dame/St. Herold/A. Salgo*, *RE-VISION-IBA '87 – Themen für die Stadt als Wohnort. 25 Jahre Internationale Bauausstellung Berlin 1987*, Berlin 2012.
- 3 *C. Sitte*, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien. Vermehrt um „Großstadtgrün“, Braunschweig/Wiesbaden 1983 [Nachdruck der 4. Aufl., Wien 1909; Erstaufl., Wien 1889]; vgl. dazu grundlegend *G.R. Collins/Ch. Crasemann Collins*, *Camillo Sitte, The Birth of Modern City Planning*, New York 1986; *M. Mönninger*, *Vom Ornament zum Nationalkunstwerk*. Zur

Die konkrete Wirkung der IBA auf städtebauliche Ausrichtung und Stadtbild ist bislang wenig erforscht. Dies könnte mit dem postmodernen Charakter der IBA zusammenhängen,⁴ die damit aus heutiger Sicht im Verdacht einer mit historischen Versatzstücken operierenden Kitsch-Architektur steht. Es lässt sich aber derzeit ein neues Interesse der kunsthistorischen Forschung an Architektur und Städtebau der 1980er Jahre und eine damit einhergehende, objektive Bewertung postmoderner Werke konstatieren.⁵ In dem vorliegenden Aufsatz soll am Beispiel des Prager Platzes in Berlin-Wilmersdorf genauer untersucht werden, welche Rolle Sittes Städtebaupublikation von 1889 in der städtebaulichen Neuausrichtung durch die IBA spielte.

Prager Platz – Historie und die Position Sittes

Der Prager Platz ist im Rahmen der IBA ein besonderer Platz. Ihm wurde in der Schriftenreihe der IBA sogar ein eigener Band gewidmet.⁶ Die Geschichte des Prager Platzes in Berlin beginnt im 19. Jahrhundert.⁷ Das Platzgebiet, zu dem der Platz und Teile der von ihm abgehenden Sternstraßen gehören, umfasst etwa 20 ha. Es liegt in Wilmersdorf in einem Areal, dessen Planung in den 1870er Jahren durch den Investor Johann Anton Wilhelm von Carstenn (1822–1896) erfolgte, der dort zwischen dem Kurfürstendamm und dem Dorf Wilmersdorf hochherrschaftliche Stadtquartiere im Sinne einer privaten Stadtplanung projektiert hatte. Zuvor waren die Gebiete noch von agrarischer Nutzfläche und Wald geprägt. Die Anlage des Prager Platzes folgt der sogenannten Wilmersdorfer Carstenn-Figur, einer geometrisch

Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes, Braunschweig 1998; K. Semsroth/K. Jormakka/B. Langer (Hrsg.), Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien 2005; für eine kritische Einordnung der Position Sittes unter Einbeziehung des Politischen vgl. St. Trüby, Trüby liest: Bücher zu Camillo Sitte und seine Stadtbaukunst-Folgen. Verfügbar unter: Trüby liest: Bücher zu Camillo Sitte und seine Stadtbaukunst-Folgen | ARCH+ (archplus.net) [20.03.2024]; D. Erben, Plätze des Liberalismus. Camillo Sittes „Städtebau“ aus der Perspektive der Geschichte politischer Ideen, in: In situ 14 (1/2022), S. 83-98.

- 4 Zur Verwendung des Begriffs Postmoderne im Kontext der Berliner IBA vgl. bspw. das Interview mit J.P. Kleihues zur IBA-Ausstellung in: *ders./H. Klotz* (Hrsg.), Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Beispiele einer neuen Architektur, Katalog zur IBA-Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt, Stuttgart 1986, S. 9-12, hier S. 11.
- 5 Vgl. C. Kitzenmaier/M. Noell (Hrsg.), Tendenzen der 80er-Jahre. Architektur und Städtebau in Deutschland (=Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 101), Berlin 2022.
- 6 Vgl. J. P. Kleihues (Hrsg.), Internationale Bauausstellung Berlin. Die Neubaugebiete. Dokumente. Projekte, H. 6: Prager Platz. Zerstörter Federschmuck; aggressive Leere; geschichtliche Collage, Stuttgart 1989.
- 7 Der Name erinnert an den Prager Frieden am 23. August 1866; vgl. hierzu und zum Folgenden Wikipedia [Zugriff: 20.03.2024]; zur Historie vgl. auch Chr. Becker/B. Jacob, Der Prager Platz – Entstehung und Entwicklung, in: J. P. Kleihues (s. A 6), S. 17-37.

konzipierten Abfolge von vier ringförmig um eine zentrale Allee (heute Bundesallee) angeordneten Schmuckplätzen. Der Prager Platz ist der südöstliche Platz in der Reihe.

Im beigefügten Bildmaterial ist eine Fotografie des Prager Platzes von 1907 enthalten, auf der die bereits vollendete Randbebauung zu sehen ist (Abb. 1). Markant sind die zahlreichen Eckbekrönungen auf den spätgründerzeitlichen Gebäuden. Zudem ist das würfelförmige Haus mit konischem Dach im Bild rechts vom Oval am nordöstlichen Platzrand bemerkenswert und schafft ein besonderes Erscheinungsbild des Platzes.

Dieser Platz dürfte Sittes Zustimmung gefunden haben. Sitte war Repräsentant des damaligen Bürgertums, das vom politischen Liberalismus geprägt war.⁸ Sein Blick auf Plätze wurde auch durch die Politik der Epoche bestimmt.⁹ Und so darf man annehmen, dass ihm gerade deshalb der Prager Platz um 1900 gefallen haben dürfte. Denn er sieht aus wie viele Plätze, die Sitte in seiner Schrift als vorbildhaft beschreibt. Die Beispiele des Wiener Architekten stammen dabei überwiegend aus mittelalterlichen und renaissancistischen Städten. Sitte entdeckt Gesetzmäßigkeiten. Seine wichtigste Regel ist dabei das Prinzip der Geschlossenheit der Plätze.¹⁰ Dieses Prinzip ist von der Vorstellung geleitet, dass die Plätze einer Stadt wie die Räume eines Hauses zu betrachten seien. So wie es möblierte Zimmer und auch leere gibt, kann man laut Sitte von „eingerrichteten und noch uneingerrichteten Plätzen reden, die Hauptbedingung dazu ist aber beim Platz sowie beim Zimmer die Geschlossenheit des Raumes“.¹¹ Cornelia Jöchner merkt hierzu an: „[D]ie Qualität eines Platzes bemisst sich bei ihm danach, inwieweit dieser umschlossen ist oder – wie etwa bei der von mehreren Straßen durchschnittenen Piazza della Signoria in Florenz – als umschlossen wahrgenommen wird.“¹² Ganz ähnlich verhielt es sich beim Prager Platz. Auch wenn er von einer Trambahn umrundet wurde und damit ebenfalls ein Verkehrsplatz war, wirkte er doch als in sich geschlossene Einheit.

Sitte hebt zudem das „Malerische“ historischer Städte hervor.¹³ Der Wiener Architekt benutzt den Begriff des Malerischen in seiner Städtebauschrift mehrfach, beispielsweise bei der Unregelmäßigkeit alter Plätze. So ist er der Meinung, „[...] daß diese Unregelmäßigkeiten durchaus nicht unangenehm wirken, sondern im Gegen-

8 Vgl. *D. Erben* (s. A 3).

9 Vgl. ebda.

10 Vgl. *C. Sitte* (s. A 3), S. 38.

11 Ebda.

12 *C. Jöchner*, Das Innen des Außen. Der Platz als Raum-Entdeckung bei Camillo Sitte und Albert Erich Brinckmann, in: *A. Nova/C. Jöchner* (s. A 1), S. 45-62, hier: S. 54.

13 *C. Sitte* (s. A 3), S. 58; vgl. hierzu ausführlicher *Á. Moravánszky*, Erzwungene Ungezwungenheiten. Camillo Sitte und das Paradox des Malerischen, in: *K. Semsroth/K. Jormakka/B. Langer* (s. A 3), S. 47-62.



Abb. 1: Prager Platz um 1926, aus: *J. P. Kleihues* (s. A 6), S. 26.

teile die Natürlichkeit steigern, unser Interesse anregen und vor allem das Malerische des Bildes verstärken.“¹⁴ Die beschriebene Randbebauung des Prager Platzes mit ihren Eckbegründungen kann diesen Eindruck bestätigen. Im Gegensatz dazu sieht Sitte die industriell geprägte Großstadt des 19. Jahrhunderts. Deren aktuellen Zustand bilanziert er so: „Erschreckend arm geworden ist der moderne Städtebauer an Motiven seiner Kunst. Die schnurgerade Häuserflucht, der würfelförmige ‚Baublock‘ ist alles, was er dem Reichtume der Vergangenheit entgegensetzen vermag.“¹⁵

Unabhängig davon gewinnt die Forschung aus Sittes Städtebauschrift einen interessanten Gedanken. Erstmals überträgt Sitte den Raumbegriff Gottfried Sempers vom Innenraum auf den Außenraum der Stadt.¹⁶ Damit habe Sitte die entscheidende Voraussetzung für das Paradigma des gebauten Raums geschaffen, das in den 1920er

14 *C. Sitte* (s. A 3), S. 58; vgl. auch ebda. S. 120 f.

15 *C. Sitte* (s. A 3), S. 92f.; hier zeigt sich Sittes zeittypischer, vor seinem politischen Hintergrund zu sehender Konservatismus besonders deutlich; vgl. dazu *D. Erben* (s. A 3).

16 Vgl. *C. Jöchner* (s. A 12), S. 54, mit Bezug auf *A. Forty*, Space, in: *ders.*, Words and Buildings. A Vocabulary of Modern Architecture, London 2000, S. 256-275, hier S. 258.



Abb. 2: Prager Platz 1979, aus: *J. P. Kleihues* (s. A 6), S. 17.

Jahren entwickelt worden sei.¹⁷ Sitte setzt laut Cornelia Jöchner einen vor allem visuell agierenden Betrachter voraus.¹⁸

Um diesen zuletzt genannten Punkt besser zu verstehen, hilft es, zusätzlich zu Sitte die Position des Kunsthistorikers August Schmarsow (1853–1936) heranzuziehen. Schmarsow hatte vermutlich keinen direkten Einfluss auf den Prager Platz und die IBA. Soweit gesehen, findet der Name in den zeitgenössisch vorliegenden Dokumenten zur IBA keine Erwähnung. Zur Klärung der Position Sittes ist er jedoch von Belang. Schmarsow geht laut Jöchner nämlich in dieser Hinsicht des visuell agierenden Betrachters über Sitte hinaus. Die kunsthistorische Reflexion des Raums begann mit August Schmarsows Schrift *Das Wesen der architektonischen Schöpfung* von 1894.¹⁹ Darin definiert Schmarsow Architektur als „Raumgestalterin“.²⁰ Raum ist für Schmarsow nichts Gegebenes, sondern bedeutet stets die „Umschließung des

¹⁷ Vgl. *C. Jöchner* (s. A 12), S. 54.

¹⁸ *C. Jöchner*, Plätze als städtische Räume. Die kunsthistorische Forschungsliteratur, URL: <http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/artdok/volltexte/2008/409> [20.03.2024].

¹⁹ *A. Schmarsow*, *Das Wesen der architektonischen Schöpfung*. Antrittsvorlesung gehalten in der Aula der k. Universität Leipzig am 8. November 1893, Leipzig 1894, S. 14.

²⁰ Ebda.

Subjekts“.²¹ Wenn wir Architektur wahrnehmen, werden wir so auch in unserer Leiblichkeit adressiert, wir sind nicht mehr vor allem auf das Sehen beschränkt. Wolfgang Kemp erläutert diesen Leitgedanken Schmarsows folgendermaßen:

„Wenn der Rezipient zu einem vollwertigen Gegenüber des Kunstwerks aufgebaut wurde, dann war Schmarsow daran nicht ganz unbeteiligt, da sein Betrachter immerhin schon über einen Körper verfügte, und zwar über einen beweglichen. Sein Zentralsinn ist eigentlich nicht das Auge, sondern der synästhetische Effekt, der etwa beim Abschreiten eines Gebäudes, einer urbanistischen Situation, eines Gartens entsteht.“²²

Genau dieser im Zitat genannte synästhetische Effekt wird beim Abschreiten einer urbanistischen Situation wie dem Platz auf besondere Weise adressiert. Und dafür hatten die Akteure der IBA ein besonderes Gespür. Der Platz rückte nun wieder als gestalterische Aufgabe der Architektur in den Fokus. Man suchte nach Möglichkeiten, dieses städtische Element neu zu inszenieren. Der Prager Platz schien hierfür besonders geeignet zu sein, da er damals praktisch nicht mehr existierte und neu aufgebaut werden konnte.

Auftragssituation und Baugeschichte

Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg war von dem ursprünglichen Ensemble des Prager Platzes nur noch ein Haus übrig. Die Planungen der 1960er Jahre sahen bereits vor, in die Wohnneubebauung kommunale Einrichtungen zu integrieren. Die ehemalige Stadtlage und Platzstruktur sollte allerdings entsprechend der damals vorherrschenden Planungsideologie durch eine stark aufgelockerte Bebauung in Zeilenbauweise zergliedert werden. Dieses Konzept kam z. B. im Hansaviertel in Berlin zum Einsatz, wobei dieses Viertel zu den wenigen gelungenen Beispielen zählt.²³ In der Nähe des Prager Platzes fand es ebenfalls Umsetzung.²⁴ Teile der geplanten Bebauung wurden hier realisiert, ebenso Teile eines Verkehrskonzeptes, das zur Beruhigung zwei der Sternstraßen stilllegte und so eine Umrundung des Platzes durch den Autoverkehr verhinderte. Der Platz selbst bildete bis in die 1970er Jahre hinein

21 Ebda., S. 15.

22 W. Kemp, Einleitung zu Wilhelm Pinder, Die Anerkennung des Betrachters, in: W. Kemp (Hrsg.), Der Betrachter ist im Bild. Kunstwissenschaft und Rezeptionsästhetik, Berlin 1992, S. 51-52, hier S. 52.

23 Vgl. J. P. Kleihues, Die Anfänge der Bauausstellung, in: F. Zwof (Hrsg.), Idee Prozess Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt, Katalog zur Ausstellung im Martin-Gropius-Bau im Berichtsjahr der Internationalen Bauausstellung, Berlin 1984, S. 199-205, hier S. 201.

24 Hier gilt die aufgelockerte Bebauung in Zeilenbauweise als weniger gelungen, da nicht im Tiergarten, sondern mitten in der Stadt der überlieferte Stadtgrundriss radikal überformt und so räumliche Strukturen zerstört wurden.

eine von einem Trampelpfad durchschnittene Brachfläche, wie eine Fotografie von 1979 zeigt (vgl. Abb. 2).

Die Neubebauung des Prager Platzes war ein Modellprojekt im Vorfeld der IBA. Nachdem auf Bitte des Architekten Josef Paul Kleihues (1933–2004) im Jahr 1976 erste Skizzen zur Neugestaltung des Platzes von Rob Krier (1938–2023) und Carlo Aymonino (1926–2010) vorgelegt worden waren, nahm das Projekt 1978/79 Fahrt auf. Jetzt wurde eine völlig veränderte städtebauliche Planung für den gesamten Platzbereich von den Architekten Gottfried Böhm (1920–2021) und Rob Krier im Rahmen eines städtebaulichen Gutachtens und Planungsseminars entwickelt, in dem die theoretischen Grundideen der Bauausstellung deutlich zum Ausdruck kommen. Zur Aufgabenstellung heißt es in der Schriftenreihe zur IBA im Jahr 1981:

„Unter dem Thema *Stadtreparatur* wird im Sommer 1978 ein Gutachterverfahren ausgeschrieben, an dem Gottfried Böhm (Köln) und Rob Krier (Wien) teilnehmen. Hauptaufgabe ist, die Funktionsbestimmung des Platzraumes im Zusammenwirken mit der direkt angrenzenden Bebauung und hinsichtlich seiner Aufgabe im umgebenden Wohngebiet vorzunehmen.“²⁵

Die beiden Architekten scheinen als einzige an dem Ausschreibungsverfahren teilgenommen zu haben. Vermutlich wurden diese zwei auch ausgewählt, weil schon zuvor Kontakte zwischen ihnen und IBA-Neu-Leiter Kleihues bestanden.²⁶ Im Jahr 1979 kam der nächste Schritt. Kleihues bat sie „detailliertere Entwürfe für den Wiederaufbau und die architektonische Neugestaltung des Prager Platzes auszuarbeiten.“²⁷ Aymonino kam mit einem Teil der Randbebauung seines Entwurfs von 1976 nach einem längeren Abstimmungsprozess dazu.

Die Bauausstellung war in IBA-Neu und IBA-Alt aufgeteilt. Während sich erstere dem Stadtneubau widmete, war letztere für die erhaltende Sanierung zuständig. Man würde erwarten, dass der Prager Platz in die Kategorie IBA-Alt fällt. Da der Platz während des Zweiten Weltkrieges jedoch fast vollständig zerstört worden war, bot sich nun die Chance, den Platz neu aufzubauen. Der Schwerpunkt lag hier insofern auf dem Neubau und nicht auf der Sanierung von Altbaubestand. Deshalb fiel die Neugestaltung des Platzes in die Kategorie IBA-Neu. Deren Leiter Josef P. Kleihues etablierte das Konzept der *Kritischen Rekonstruktion* der Stadt, bei dem Spuren der Geschichte sichtbar bleiben sollten.²⁸ Dabei bezog er sich auf den italienischen,

25 *Bauausstellung Berlin GmbH* (Hrsg.), Internationale Bauausstellung Berlin 1984. Die Neubaugebiete. Dokumente. Projekte, H. 2: Erste Projekte; Katalog einer Ausstellung 1981, Berlin 1981, S. 96.

26 Vgl. J. P. Kleihues, Prager Platz, in: J. P. Kleihues (s. A 6), S. 11–15, hier S. 14.

27 Ebda.

28 Vgl. dazu das Interview mit J. P. Kleihues in: J. P. Kleihues (Hrsg.), 750 Jahre Architektur und Städtebau in Berlin, Stuttgart 1987, S. 264.

aber international vernetzten Designer und Architekten Aldo Rossi (1931–1997), der mit einem 1987 fertig gestellten Wohn- und Geschäftshaus einen Signalbau für die IBA lieferte (Abb. 3). Der zwischen Wilhelm- und Kochstraße in Berlin-Kreuzberg gelegene Bau weist eine besondere Inszenierung der Ecke auf. Zu sehen ist eine markante weiße Säule, die mehrere Geschosse übergreift und so zugleich als Zitat einer Kolossalordnung kenntlich wird. Kleihues knüpfte bei seiner Definition der *Kritischen Rekonstruktion* direkt an Rossis Schrift *L'architettura della città* von 1966 an, wenn er meinte: „Ganz fraglos ist es [...] vor allem Rossis Verdienst, daß der Geschichte der Stadt und ihren typologischen interessanten Raumbeziehungen wieder Aufmerksamkeit geschenkt wird.“²⁹ Rossi wiederum setzte sich in seiner Schrift konstruktiv-kritisch mit Sittes Städtebaupublikation auseinander.³⁰ Die damit einhergehende Wiederentdeckung urbanistischer Raumbeziehungen ist wesentlich für den Wandel in der Gestaltung und Wahrnehmung von Plätzen im Rahmen der IBA.

Mit der IBA wird dieser veränderte Ansatz erstmals sichtbar und öffentlichkeitswirksam, und verbindet sich mit einem spezifischen Konzept des Platzes.³¹ Die Ursprünge lassen sich schon früher festmachen, etwa mit der Kritik an der autogerechten Stadt. Zu nennen ist hier unter anderem Alexander Mitscherlichs Schrift *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* von 1965.³² Mitscherlich (1908–1982) beklagt darin das Erscheinungsbild der Trabantenstädte der Nachkriegszeit, die er „monoton statt melodisch komponiert“ nennt,³³ unfähig „Heimat‘ zu werden, [...] denn Heimat verlangt Markierungen der Identität des Ortes“.³⁴ Die Orientierung an der Identität des Ortes wurde zum Dreh- und Angelpunkt der Neudefinition des Prager Platzes.

Die Beziehung zum Ort, an dem die Gebäude und der Platz neu entstehen sollten, war für die IBA-Beteiligten von besonderer Relevanz. Gleichzeitig sollten die Errungenschaften der modernen Architektur einbezogen werden. Wenn wir das Bild des Prager Platzes in Berlin-Wilmersdorf in Erinnerung rufen, so, wie es bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg als Zeugnis bürgerlichen Repräsentationsanspruches gedient hat, entdeckt man laut IBA-Neu-Leiter Kleihues den schönen Schein der heilen Welt. „Das grüne Schmuckrondell, der ovale Platzraum, von sieben Eckbe-

29 Ebda.

30 Vgl. A. Rossi, *Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*, Gütersloh 1973, S. 25 f.

31 Vgl. W. Pehnt, *Plätze, offen oder geschlossen. Zu einer Kontroverse in Moderne und Nachmoderne*, in: B. Sölch/E. Kossel (s. A 1), S. 27-42, hier S. 38: „Berlin wurde zu einem Ort, an dem die Restitution des geschlossenen Platzes gepflegt wurde [...]. In den Jahren der IBA stand die Rückgewinnung geschlossener Straßen- und Platzbilder unter dem Zeichen der ‚kritischen Rekonstruktion‘.“

32 A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a. M. 1969 (erste Aufl. 1965).

33 Ebda., S. 15.

34 Ebda.



Abb. 3: Wohn- und Geschäftshaus von Aldo Rossi; aus: *B. Borngässer Klein / M. Hilbich*, *Zweitausend Jahre Bauen in Deutschland*, Dortmund 1993, S. 27.

krönungen überhöht, die Erkertürmchen nicht mitgerechnet. Bunte Markisen, buntes Leben. Und der Zirkel der Trambahn, für einige Zeit Endstation der Linie zum Gendarmenmarkt: die Nabelschnur zur Mitte der ehemaligen Reichshauptstadt.³⁵ So pittoresk das Erscheinungsbild des damaligen Platzes gewesen sein muss, gab es aus Sicht von Architektur- und Städtebautheoretikern der 1980er Jahre wie Winfried Nerdinger (*1944) auch Kritik, vor allem am um 1900 vorherrschenden Historismus. So hätten laut Nerdinger selbst die seriösen „Versuche einer wissenschaftlichen Fundierung historischer Gestaltung“ daran gekrankt, dass „die historische Bildung nicht in einem Lebenszusammenhang verankert war, und besonders daran, daß die Stilfrage zumeist ideologisch oder politisch in Dienst genommen wurde.“³⁶ Diese Problemstellung sollte bei der Neugestaltung des Prager Platzes besser gelöst werden. Ein Mittel hierfür war eine breite öffentliche Diskussion der Entwürfe.

Die Entwürfe der drei an der Ausführung des Prager Platzes beteiligten Architekten Gottfried Böhm (vgl. Abb. 4), Carlo Aymonino und Rob Krier (vgl. Abb. 5) waren sehr unterschiedlich. Das zeigte sich teilweise schon in einer Artikelserie der *Berliner*

³⁵ *J. P. Kleihues* (s. A 26), S. 12.

³⁶ Zitat *W. Nerdinger*, ebda., S. 13.

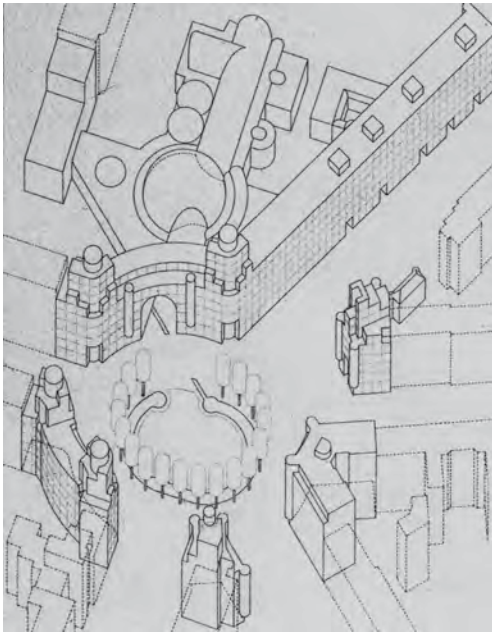


Abb. 4: Entwurfsskizze Gottfried Böhm 1979/80, aus: J. P. Kleihues (s. A 6), S. 42.

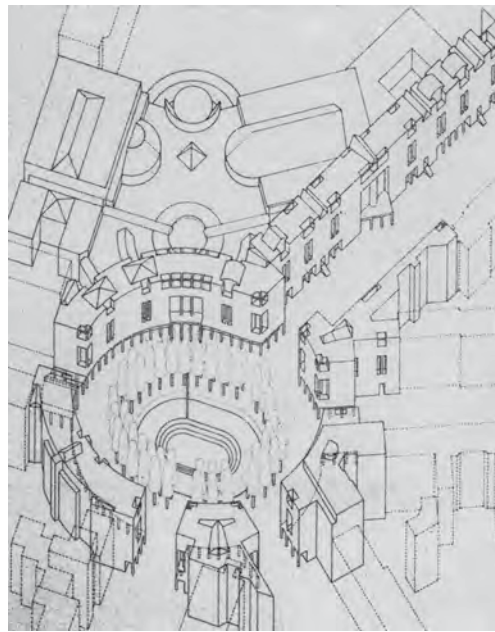


Abb. 5: Entwurfsskizze Rob Krier 1979/80, aus: J. P. Kleihues (s. A 6), S. 42.

Morgenpost, die zu einem wichtigen Diskussionsforum im Vorfeld der IBA avancierte.³⁷ Die Serie war von Architekt Josef P. Kleihues gemeinsam mit dem Verleger Wolf Jobst Siedler (1926–2013) unter dem Titel *Modelle für eine Stadt* initiiert worden.³⁸ Die erste Folge mit einem Artikel von Kleihues erschien am 18. Januar 1977. Die Artikelreihe lief bis August 1978 und es beteiligten sich neben Kleihues so bekannte Architekten, Architekturtheoretiker und -historiker wie Heinrich Klotz (1935–1999), Rob

37 Die Artikelserie hatte eine große Reichweite und es gab eine breite Diskussion. Dies belegen etwa überlieferte Leserbriefe.

38 Siedlers städtebauliche Position wird von St. Trüby 2024 in eine regressive, konservativ bis rechts und vor allem an Bildwirkungen orientierte Geschichte eingeordnet. Die Artikelserie einseitig einem konservativen Spektrum zuzuordnen, würde allerdings zu kurz greifen: Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang die damalige Berliner Szene der Hausbesetzerinnen und -besetzer, die ab Ende der 1970er Jahre mit ihrem Engagement für Erhalt und Instandsetzung von Altbauten teilweise ähnlichen Anliegen verpflichtet war wie die *Morgenpost*-Serie. Im Hinblick auf die IBA merkt die Architekturtheoretikerin und -historikerin A. Schnell in ihrer Studie „Aldo Rossis Konstruktion des Wirklichen. Eine Architekturtheorie mit Widersprüchen“, Gütersloh 2019, S. 52 das Folgende an: „Ab den Achtzigerjahren lässt sich beobachten, dass die linke Argumentation sukzessive eine politische Allianz mit den bürgerlich-konservativen Kräften eingeht, für die die Westberliner Internationale Bauausstellung (IBA) von 1984/87 mit ihrem Programm einer ‚behutsamen Stadterneuerung‘ typisch ist.“

Krier oder Carlo Aymonino. Zur Reihe zählte auch ein 4-seitiger Bericht zum Prager Platz vom März 1977, mit Beiträgen von Wolf Jobst Siedler, Heinrich Klotz, Wolfgang Pehnt (1931–2023) und von den an der Ausführung beteiligten Architekten Aymonino und Krier. Diese waren in ihren Vorstellungen sehr ungleich, was sich in den Artikeln in der Berliner Morgenpost manifestierte.

Der Artikel des italienischen Architekten und Hochschullehrers Aymonino erschien unter der Überschrift *Zentrum des Platzes mit einem Theater und baumbestandener Anhöhe*.³⁹ Darin behandelt er im Rekurs auf ein Zitat Hugo Härings von 1927 die Forderung nach einer Stadtgestaltung, der eine nicht nur rein technische Aufgabe zukommt, sondern eine höhere Aufgabe. Diese bestehe vor allem darin, den Platz zu einem Begegnungs- und Erlebnisraum zu machen. So schlägt Aymonino vor, die Zahl der am Platz zusammentreffenden Straßen zu verringern, das zentrale Vakuum im Platzinneren in ein Kulturzentrum mit Freilufttheater zu verwandeln und Fußgängerwege zu schaffen. Insgesamt sieht Aymonino den Platz als „Stätte der Begegnung und der Aktivität“.⁴⁰

Der Architekt und Hochschullehrer Rob Krier ist vor allem durch seine Studie *Stadtraum in Theorie und Praxis* von 1975 bekannt geworden.⁴¹ Diese Studie widmete er explizit „Camillo Sitte zum Gedächtnis“.⁴² Krier behandelt in dem Morgenpost-Artikel unter dem Titel *Stadtraum-Architektur benötigt keine modischen Sensationen* das Zusammenspiel von öffentlich und privat, Individuum und Kollektiv.⁴³ Der Artikel greift historisch bis ins Mittelalter zurück, geht über Neuzeit-Platzanlagen bis in die damals zeitgenössische Gegenwart der 1980er Jahre und führt mit Palladio den Namen eines berühmten Architekten an. Sitte dagegen findet keine Erwähnung. Die Position des Wiener Architekten ist dennoch in dem Artikel wahrnehmbar. Sie zeigt sich vor allem im Hinblick auf die ausgewählten Beispiele, bei denen das Prinzip der Geschlossenheit des Platzes präsent ist.

Während Carlo Aymonino auf die Architekturmoderne der 1920er Jahre im Zitat Härings Bezug nimmt, rekurriert Krier auf fast die gesamte Geschichte der Platzar-

39 C. Aymonino, *Zentrum des Platzes mit einem Theater und baumbestandener Anhöhe*, in: Berliner Morgenpost, 22.03.1977, 80. Jg., Nr. 68, S. II (= Modelle für eine Stadt, Prager Platz). Die Platzanlage wurde gärtnerisch bzw. landschaftsplanerisch letztendlich mit einigen Bäumen sowie Wiese und Brunnen im mittigen Oval gestaltet. Dabei sind die Bäume so verteilt, dass sie bei den Gebäuden von Aymonino und Krier die Kolonnaden sichtbar lassen. Bei Böhm verdecken sie die Kolonnaden teilweise. Auf Fotos, die im Winter aufgenommen sind, kann man die Kolonnaden daher besser erkennen als auf Fotos, die im Sommer entstanden sind.

40 Ebda.

41 R. Krier, *Stadtraum in Theorie und Praxis*, Stuttgart 1975.

42 Ebda.

43 Vgl. hierzu und zum Folgenden R. Krier, *Stadtraum-Architektur benötigt keine modischen Sensationen*, in: Berliner Morgenpost, 22.03.1977, 80. Jg., Nr. 68, S. III (= Modelle für eine Stadt, Prager Platz).

chitektur. Aymoninos Artikel ist recht konkret mit spezifischen Vorschlägen für den Prager Platz, wohingegen Krier nicht auf diesen speziellen Fall eingeht. Gottfried Böhm steuerte keinen Beitrag zu der Artikelserie bei.

Ziel des von der IBA-Neu gewünschten Gesamtentwurfs für den Prager Platz war die kritische Wiederherstellung der historischen Stadtgestalt. Vormalig waren das repräsentative, mit kleinen Kuppeln gekrönte Eckgebäude der Wohn- und Geschäftshäuser, die den Platz fassten (vgl. Abb. 1). Durch die Rekonstruktion der ursprünglichen Kubaturen sollten der Platz und damit das ganze Quartier ihre identitätsstiftende Wirkung zurückerhalten. Als Nutzungen vorgesehen waren Wohnungen, Geschäfte und ein öffentliches, jedoch durch einen privaten Projektentwickler zu errichtendes Schwimmbad. Das Schwimmbad wurde unmittelbar hinter einem der beiden einander gegenüberliegenden Gebäude Böhms am nordwestlichen Platzrand errichtet. Weiterhin sollten alle neu zu errichtenden Gebäude zur Platzseite hin „zweigeschossige Arkaden in gleicher umlaufender Höhe“ erhalten.⁴⁴ Daneben hatten „[g]emeinsame Gebäudehöhen, architektonische Details und Farbgebung das Zusammenwirken der Bebauung zu einem Ensemble unterschiedlicher Architekturen“ zu befördern.⁴⁵

Das Gesamtkonzept von Gottfried Böhm war letztlich erfolgreich. Es überzeugte laut Kleihues in der Art und Weise, wie es „den historischen Stadtgrundriss wörtlich nachgezeichnet und für das Thema der Eckbekrönungen den Weg einer modernen Interpretationsmöglichkeit aufgezeigt“ hat.⁴⁶ Rob Krier sah dagegen eine stärker geschlossene Platzgestaltung vor.⁴⁷ Das erinnert an das Prinzip der Geschlossenheit, das Sitte in seiner Städtebaupublikation favorisiert.⁴⁸ Aymonino wollte vor allem, dass der Prager Platz kein Vakuum mehr sein, sondern zu einer Stätte der Begegnung werden sollte. Die Architektin Leonie Glabau beschreibt, wie der innere Bereich des Platzes gestaltet wurde:

„Das Rondell des Prager Platzes wurde ebenfalls in die Umgestaltungen miteinbezogen. Vor der Projektumsetzung erinnerte nur noch wenig an den Schmuckplatz der 20er Jahre. Die Fassung durch Bäume fehlte, die Pflanzungen waren vernachlässigt, Anwohner nutzten das Rondell als Abkürzung, so dass sich ein Trampelpfad über den Rasen zog; zwei Bankplätze boten nur wenig schöne Aussicht. Im Kontext der ‚Kritischen Rekonstruktion‘ entstand auf der Mittelinsel des Prager Platzes eine Gestaltung, die das

44 *Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin* (Hrsg.), Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe, Berlin 1991, S. 24.

45 Ebd.

46 J. P. Kleihues, Die Planungen von Gottfried Böhm und Rob Krier, in: J. P. Kleihues (s. A 6), S. 42.

47 Vgl. ebd. (Kleihues verwendet nicht das Wort geschlossen, sondern interpretiert das Konzept Kriers als eine stärker „introvertierte“ Platzgestaltung).

48 Vgl. C. Sitte (s. A 3), S. 38 ff.



Abb. 6.1: Wohn- und Geschäftshaus von Carlo Aymonino, aus: C. Kitzenmaier / M. Noell (s. A 11), S. 56.



Abb. 6.2: Wohn- und Geschäftshaus von Carlo Aymonino; Quelle: Achim Raschka / CC-BY-SA-4.0.

historische Vorbild aufgriff, jedoch veränderte. Statt Blumenbeeten fand sich nun ein Springbrunnen in der Mitte der Anlage sowie am Platzrand eine große Anzahl von Bänken, die in langgezogenen Gehölzhecken eingebettet waren. Schmuckbeete am Rande des Rasenspiegels und Rosensträucher in den Hecken brachten Farbe und ein wenig vom ursprünglichen Flair des Berliner Bürgertums der Jahrhundertwende zurück auf den Prager Platz. Baumreihen rahmten den Platz zusätzlich.⁴⁹

Während das Oval der Platzmitte seit den 1980er Jahren als dekorativ mit Schmuckbeeten, Hecken und Bäumen gestalteter und mit Mobiliar wie Bänken und einem Brunnen versehener Stadtraum erscheint, zeigt die Randbebauung unterschiedliche Handschriften. Das wird etwa daran deutlich, wie die drei Architekten die Vorgabe der zweigeschossigen Arkade umgesetzt haben. Böhm baute zwei Gebäude, Aymonino und Krier jeweils eines. Böhm machte wie auch Aymonino in der unteren Zone der beiden von ihm konzipierten Gebäude aus der Arkade eine zweigeschossige Kolonnade, wandelte den Bogen insofern ab in eine Gerade.⁵⁰ Das markante Gebäude auf achteckigem Grundriss stammt von Krier. Es weist eine Arkade auf, deren Bogen so abgeflacht ist, dass er sich einer Kolonnade annähert. Insgesamt wirkt es wie eine

49 L. Glabau, Plätze in einem geteilten Land. Stadtplatzgestaltungen in der Bundesrepublik Deutschland und in der Deutschen Demokratischen Republik von 1945 bis 1990, Frankfurt a. M. 2010, S. 307.

50 Das Kolonnadenthema ist typisch für die Architektur der 1980er Jahre. Die Kolonnade ist ein aus der Antike überliefertes architektonisches Element. Es war im Klassizismus gebräuchlich. Die Postmoderne bezieht sich in der Verwendung u. a. dieses Elements bewusst auf die Antike, z. B. an der 1985 fertig gestellten Place de Catalogne in Paris von Architekt Ricardo Bofill.

moderne Interpretation des weiter oben erwähnten turmartigen Hauses mit konischem Dach am nordöstlichen Platzrand (vgl. Abb. 1). Während Böhm und Kriers Gebäude das Kolonnadenthema jedoch eher verhalten ausspielen, wird es an Aymoninos Gebäude besonders markant hervorgehoben (Abb. 6). Dieses noch zu besprechende Gebäude ist am südöstlichen Platzrand lokalisiert. Das Zusammenspiel der Objekte am Platz zeigt: Es gibt unterschiedliche gestalterische Ideen. Dabei scheint der Ansatz der drei Architekten weniger ein stadtplanerischer denn ein architektonischer zu sein; in den Augen von Böhm, Krier und Aymonino der wirkungsvollere. Das Gebäude von Aymonino findet in der heutigen Literatur zu Architektur und Städtebau im Deutschland der 1980er Jahre unter diesem Aspekt besondere Beachtung.⁵¹ Um dieser Fokussierung nachzugehen, wird exemplarisch zu untersuchen sein, wie der Ort dieses Gebäude prägt und umgekehrt der Ort von diesem Gebäude geprägt wird, wie Architektur und räumliche Strukturen von Aymonino auf neue Weise inszeniert werden.

Das Wohn- und Geschäftshaus von Carlo Aymonino

Das Gebäude von Aymonino ist auf einem dreieckigen Grundriss errichtet und befindet sich im Plan am südöstlichen Platzrand zwischen Prinzregenten- und Aschaffenburgstraße. Ihm gegenüber liegen am nordwestlichen und nordöstlichen Platzrand jeweils ein Gebäude von Böhm und das turmartige Wohn- und Geschäftshaus von Krier. Der Aymonino-Bau wurde wie die anderen Gebäude der Platzrandbebauung zwischen 1985 und 1991 errichtet. Seine Funktion ist ein Wohn- und Geschäftshaus. Während die seitlichen Fassaden kubische Formen aufweisen, ist die Ecke zum Prager Platz hin halbrund gestaltet. In der treppenartig abgestuften Dachzone wiederholt sich das Wechselspiel aus halbrunden und kubischen Formen. Besonderes Element des Aymonino-Gebäudes aber ist die erwähnte zweigeschossige Kolonnade in der unteren Zone, die den drei Seiten des Gebäudekörpers unterlegt ist. Neben der individuellen Formgebung weist das Objekt wie die Bauten von Gottfried Böhm und Rob Krier mit seinem gelben Farbton ein für die 1980er Jahre typisches Farbkonzept auf.⁵²

Die Kolonnaden an Aymoninos Wohn- und Geschäftshaus definieren eine Eck-situation, sie laufen über drei Seiten. Sie erscheinen ohne die überlieferte dekorative Verkleidung reduziert auf Stützen und Gebälk. Die Kolonnaden wirken durch die Verbindung zweier Stockwerke übergroß und überproportioniert. Sie inszenieren städtischen Raum, indem sie zwischen innen und außen, zwischen Stadt und

51 Vgl. A. Hoffmann, Randbebauung Prager Platz, in: C. Kitzenmaier/M. Noell (s. A 5), S. 56 (Bildunterschrift).

52 Vgl. ebda.

Platz vermitteln. Es wird deutlich, dass die Kolonnadenstruktur den Raum öffnet, also die Zweidimensionalität der Fassade durchbricht, hierin insofern raumbildend wirkt. Offenbar spielt der Architekt Aymonino mit Fläche und Raum. Durch die Kolonnade entsteht nicht nur Raum, sondern es wird umgekehrt auch die Flächigkeit im oberen Bereich der Fassade betont. Das durch die Kolonnaden vermittelte Zusammenspiel von Fläche und Raum geht über eine bloße räumliche Anschauung hinaus, indem es auch als Bild zu wirken vermag.

Mit der Kolonnade wird der Versuch unternommen, mittels eines genuin architektonischen Elementes die von Kleihues im Zitat angesprochenen typologisch interessanten Raumbeziehungen wiederzuentdecken und visuell erfahrbar werden zu lassen.⁵³ Unter typologisch sind hier für die Stadt typische Bauweisen und Raumordnungen zu verstehen, z. B. Blockrandbebauung und eben architektonisch gestaltete Platzanlagen zur Auflockerung des ansonsten blockhaften Erscheinungsbildes.

Indem die Kolonnade die Ecksituation des Gebäudes auf markante Weise inszeniert, bekommt diese Situation darüber hinaus einen bildhaften Charakter, z. B. von der Platzmitte aus betrachtet. Die freie Sicht auf das Gebäude war bereits Teil der Planung, wie eine Modellaufnahme mit Blick nach Osten belegt.⁵⁴ Das Architekturelement choreografiert zudem die Bewegung des Menschen durch den Raum, etwa über Rahmungen des Blicks. So wird ebenfalls eine Bildwirkung geschaffen. Gleichzeitig übernimmt das Architekturelement eine soziale Funktion, z. B. indem es Schutz vor Regen oder Sonne gewährt, zwanglose Kommunikation und Begegnung ermöglicht. Die Kolonnade ist nicht das einzige bildräumliche Element am Prager Platz. Bei Böhm finden sich zum Beispiel Passagen, ein populäres Mittel postmoderner Architektur und Beleg für das spezifische Böhmsche Architekturverständnis als „Ordnung elementarer Erfahrungen im Raum“.⁵⁵ An der Kolonnade lässt sich das

53 Die Kolonnade ist zentraler Bestandteil der Forumsarchitektur. Aymonino knüpft insofern typologisch und architektonisch an den Forumsgedanken und dementsprechende Platzkonzeptionen an, z. B. den Kapitolsplatz in Rom. Das Forum wird ebenfalls in Sittes Städtebauschrift von 1889 thematisiert. Zur Rezeption des Forumsbezugs von Sitte in der neueren Literatur zum Platz vgl. *B. Sölch*, Zentrum oder Zentralisierung? Mailand und das Forum als Exemplum, in: *A. Nova/C. Jöchner* (s. A 1), S. 113-137, hier S. 113 u. *B. Sölch*, Stadt:Körper. Das Forum und die Vision sozialer und politischer Wirkmächtigkeiten und Wirkkräfte in der Architektur, in: *F. Fehrenbach/R. Felte/K. Leonhard* (Hrsg.), Kraft, Intensität, Energie. Zur Dynamik der Kunst, Berlin 2018, S. 247-269, hier S. 250. Die Forumsarchitektur wurde auch in der NS-Zeit rezipiert. Siehe dazu die Literaturhinweise ebda.: *Chr. Wolf*, Gauforen. Zentren der Macht. Zur nationalsozialistischen Architektur und Stadtplanung, Berlin 1999; *H. Bodenschatz* (Hrsg.), Städtebau für Mussolini. Auf der Suche nach der neuen Stadt im faschistischen Italien, Berlin 2011, S. 73-75, 119-138, 158-171; *P. O. Rossi*, L'esposizione del 1942 e le Olimpiadi del 1944. L'E42 e il Foro Mussolini come porte urbane della Terza Roma, in: *Monumentidiroma 2* (2004), S. 13-28.

54 Vgl. *J. P. Kleihues* (s. A 6), S. 14.

55 *J. Pieper*, *Bauwelt* 4/2010, S. 21.

Thema des Raums im Sinne elementarer Erfahrungen im Raum jedoch besonders gut aufzeigen.⁵⁶

Weiter oben wurde Camillo Sittes Prinzip der Geschlossenheit der Plätze dargelegt. Das war zugleich eine Entdeckung des Außenraums. Das damit verbundene innovative Raumverständnis wurde aus Sicht der neueren Forschung herausgestellt. Darüber hinaus wurde der Raumbegriff August Schmarsows skizziert, mit dem sich im Unterschied zu Sitte für eine aufgelockerte Bebauung argumentieren lässt. Die aufgelockerte Bebauung kommt am Prager Platz vor allem an der einheitlichen zweigeschossigen Kolonnaden- bzw. Arkadenstruktur zur Geltung. Gleichzeitig werden unterschiedliche Handschriften sichtbar. Der Architekt Böhm entwirft dieses architektonische Element anders als Krier oder Aymonino und vice versa. Die so entstehenden Unregelmäßigkeiten sorgen für Abwechslung, ohne das insgesamt einheitliche Erscheinungsbild des Platzes zu beeinträchtigen. Man könnte mit Sitte konstatieren, dass malerische Eindrücke ermöglicht werden, die den Platz auf besondere Weise zur Geltung bringen.⁵⁷ Nur ist das Malerische hier weniger das des mittelalterlichen Stadtbildes, das Sitte vorschwebte, sondern vielmehr ein an der architektonischen Moderne der 1920er Jahre geschulter Blick für die visuellen Qualitäten einer modernen Großstadt aus funktional angeordneten, freistehenden Bauten, wobei der dadurch entstehende Zwischenraum hier vor allem über die Kolonnaden vermittelt erscheint.

Sittes Rolle auf der IBA darf zumindest für den Prager Platz als weniger gewichtig eingeschätzt werden, als es die Beteiligung von Sitte-Apologet Krier nahelegen würde. Kriers Entwurfskonzept für den Platz wurde nicht gewählt, seinen Gebäudeentwurf musste er mehrfach umarbeiten, bis er zu den Zielvorstellungen der IBA passte.⁵⁸ Gleichwohl finden Teile der Ideen Sittes Eingang in die Platzkonzeption. Neben dem Konzept des Malerischen scheint hier insbesondere die Kolonnade wich-

56 Die Reichweite dieses Architekturelements zeigt sich an anderen Orten in Berlin. Architekten in der Tradition der 1980er Jahre wie Hans Kollhoff entwickeln Ideen, die an dieses Element anknüpfen, z.B. die Kolonnaden-Architektur am Walter-Benjamin-Platz (1995–2001) in Berlin-Charlottenburg. Der Architekturhistoriker Wolfgang Sonne bringt diese Art Platzkonzeption explizit mit moderner Urbanität in Verbindung; vgl. *W. Sonne*, Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts, Berlin 2014, S. 301: „Im Inneren eines ehemaligen Blocks angelegt, ist dieser Fußgängerplatz zwischen zwei Quartiersstraßen aufgespannt und seitlich von zwei kompositorisch in Stadthäuser unterteilten Randgebäuden gefasst, die mit einer aus monolithen Betonsäulen errichteten Kolonnade die antike Tradition der Kolonnadenstraße aufnehmen und zum Platzraum der modernen Großstadt transformieren.“ Betont wird ebda. zudem, dass hier zum strikten Architektorentwurf eine Nutzungsvielfalt gehöre, die auf engem Raum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Erholung umfasse. Der Entwurf zum Prager Platz aus den 1980er Jahren weist eine ähnliche Konzeption im Hinblick auf unterschiedliche Nutzungen auf.

57 Vgl. *C. Sitte* (s. A 3), S. 58.

58 Vgl. die Selbstäußerungen des Architekten in: *J. P. Kleihues* (s. A 6), S. 56 f.

tig zu sein. Das Element knüpft implizit an die Forumsarchitektur an, auf die Sitte sich zu Beginn seiner Schrift bezieht.⁵⁹ Am Prager Platz findet die Kolonnade aber z. B. auch am Aymonino-Gebäude Verwendung. Mit der raumbildenden Funktion einzelner Elemente, wie der Kolonnade, werden hier offenbar Formgebungen gesucht, die über die Anpassung an bauliche Standards hinausgehen und etwa einen zusätzlichen gesellschaftlichen Nutzen haben, z. B. durch die Neugestaltung die Lebensqualität der Umgebung zu verbessern.

Zusammenfassung

Die IBA 1987 in Berlin zeigt, dass die an der Ausführung des Prager Platzes beteiligten Architekten sich zum Teil auf Traditionen wie derjenigen von Camillo Sitte beziehen. Die Position Schmarsows wurde als Ergänzung eingebracht, um Sitte besser einordnen zu können. Die Rückbesinnung der 1980er Jahre-Architektur auf frühere Theorien zeigt, dass man von einer reinen Funktionalität Abstand nimmt. Zugleich findet keine Historisierung statt. Der durch die IBA eingeleitete Wandel in der Umgestaltung von Platzarchitektur greift zwar Traditionen auf, denkt aber das Überlieferte weiter. Die Essenz lautet, dass Elemente der überlieferten Stadt aufgegriffen werden. Diese werden aber nicht historisierend umgesetzt, sondern aus einer der Architekturmoderne der 1920er Jahre verpflichteten, progressiven Haltung heraus. Die IBA hat damit auch eine städtebauliche Neuorientierung geleistet. Am Prager Platz zeigt sich, dass die Stadt als sozialer Raum zurückgewonnen werden konnte.

59 Vgl. C. Sitte (s. A 3), S. 1 ff.

„Die neue Gesellschaft bauen“

Wohnungsbaupolitik in London und Hamburg: divergente und konvergente Trends

Die Ausgangsbedingungen für den Städte- und Wohnungsbau waren nach 1945 in Großbritannien und Deutschland durch Kriegszerstörungen und die weitgehende Einstellung des Wohnungsneubaus in den Kriegsjahren geprägt. Planerische Ideen des Wiederaufbaus knüpften vielfach an Konzepte der Vorkriegszeit oder in Deutschland auch an die Reformbewegungen der 1920er Jahre an. Auf den Reißbrettern der Planer entstanden nach ihren Weltanschauungen Ideen, wie die neue, moderne Stadt nicht nur architektonisch auszusehen hätte, auch sozio-kulturelle normative Vorstellungen waren durchaus impliziert. Mit der Implementierung der Pläne wurden auch neue gesellschaftliche Zusammenhänge organisiert, aber die geplanten sozialen und räumlichen Implikationen von Plänen wurden von den Urhebern nur selten reflektiert. Die hier untersuchten Fallbeispiele in London und Hamburg spiegeln die ambitionierten Vorstellungen von Planern, Politikern und Funktionseliten aller Couleur, die Kriegszerstörungen modellhaft für einen architektonischen und sozialen Neuanfang zu nutzen.

Bei den Wahlen unmittelbar nach Kriegsende hatte die Labour-Partei in Großbritannien erstmals mit Clement Attlee überraschend eine deutliche Mehrheit erreicht und suchte – bis sie 1951 wieder von den Konservativen mit Winston Churchill abgelöst wurde – eine Planwirtschaft mit einem umfassenden Paket wirtschafts- und sozialpolitischer Maßnahmen umzusetzen.¹ Es ging um ein Programm des umfassenden Staatsinterventionismus mit der Verstaatlichung von Teilbereichen. Vordringlich war auch die „Lösung“ der Wohnungsfrage, für die bereits während des Krieges vielfältige Vorschläge und Versprechungen gemacht worden waren. Fünf Millionen neue Wohnungen waren im Wahlprogramm der Labour-Partei 1945 versprochen worden.² Planung und Bau des international bekannt gewordenen Lansbury Estates illustrieren diese Ambitionen. Die dort umgesetzten Ideen und Konzepte bilden eines der wichtigsten Beispiele für den Städte- und Wohnungsbau im Großbritannien der Nachkriegszeit.

1 Vgl. K. O. Morgan, *The People's Peace. British History since 1945*, Oxford 1998.

2 P. Addison, *Now the War is over, A Social History of Britain 1945-1951*, London 1995, S. 57.

1. Planungskonzepte für den Wiederaufbau Londons und das „Festival of Britain“

In den Köpfen der Architekten und Planer waren weitreichende Ideen für den Wiederaufbau Londons bereits bei Kriegsbeginn vorhanden.³ Die beiden politischen Parteien wetteiferten mit Versprechungen für mehr und besser ausgestattete Wohnungen, nicht nur für die Soldaten die an der Front waren, sondern auch für die Wohnbevölkerung, die unter dem deutschen „Blitz“ (wie die Bombardements genannt wurden), zu leiden hatte.⁴ Heroisch war vieles ertragen worden, nun machte sich Optimismus breit und Belohnungen wurden erwartet. Die Planung der räumlichen Neuordnung Londons, vor allem im Osten, gehen auf den County of London Plan 1943 (nur für das Areal des County of London) und den Greater London Plan (mit einem regionalen Maßstab) von 1944 des prominenten Stadtplaners Patrick Abercrombie zurück.⁵ Die Befugnisse der 32 Bezirke waren durch Zuständigkeiten des London County Council (LCC), der für Gesamt-London zuständig und seit 1935 von Labour dominiert war, überlagert bzw. ergänzt worden. Neben dem LCC betrieben aber auch die Bezirke, Genossenschaften, philanthropische Bauträger und private Investoren weiterhin Wohnungsneubau.

Die Wiederaufbauplanung war zentraler Bestandteil des ambitionierten Greater London Plans, der eine Entdichtung, Auflockerung, Umsiedlung und Dezentralisierung der überbelegten Londoner Wohnquartiere vorsah. Industriegebiete sollten von Wohnquartieren getrennt und durch Grünzonen räumlich entkoppelt werden. Größere Areale mit Kriegszerstörungen sollten quasi flächensaniert und die betroffene Bevölkerung in moderne New Towns, die um London herum geplant wurden, ausgesiedelt werden. Bereits 1943 lagen erste Modellpläne für den Wiederaufbau des stark zerstörten Osten Londons und der Bezirke Poplar und Stepney vor. Die Euphorie der Planer ganzheitliche moderne Stadtquartiere „aus einem Guss“ zu entwickeln, wurde allerdings bald gedämpft. So erschwerten die Interessen von privaten Haus- und Grundeigentümern sowie ein unzureichendes städtebauliches Instrumentarium Enteignungen, Umlegungen und die zeitnahe Realisierung von Planungen.

3 Vgl. *Royal Institute of British Architects* (Hrsg.), *Rebuilding London*, London 1943; *C. B. Purdom*, *How should we rebuild London? Welwyn Garden City 1945*.

4 *F. Gibberd*, *Lansbury: The Live Architecture Exhibition*, in: *M. Banham/B. Hillier* (Hrsg.), *A Tonic to the Nation. The Festival of Britain*, London, S. 112. Vgl. auch *D. Kynaston*, *Austerity Britain 1945-1948. A World to Build*, London 2008, S. 19.

5 Vgl. *J. H. Forshaw/P. Abercrombie*, *County of London Plan*. Prepared for the London County Council, London 1943. Für den Gebrauch in Schulen wurde eine Sonderfassung erstellt: *dies.*, *Replanning the County of London*, London 1944; *P. Abercrombie*, *Greater London Plan 1944*, London 1945.

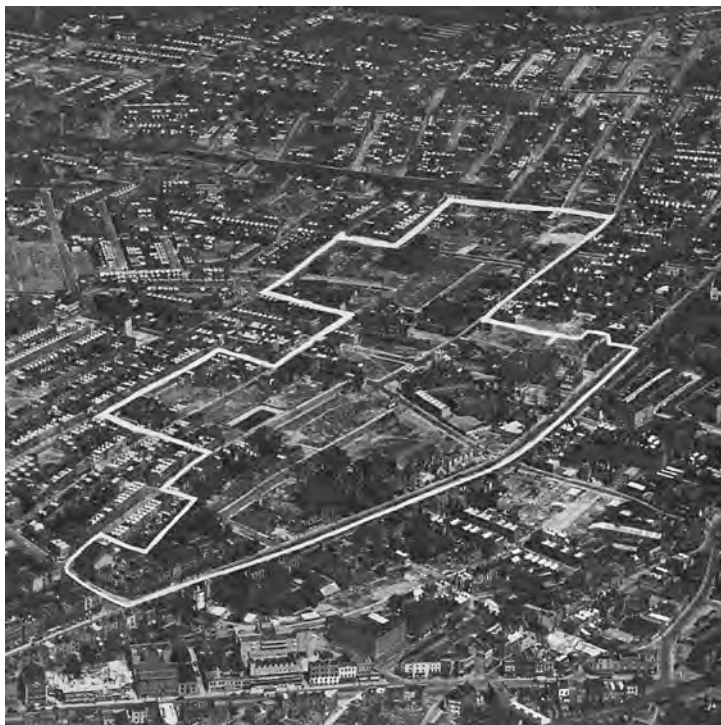


Abb. 1: Neighbourhood No. 9, später Lansbury 1951; Areal des Festival of Britain, Reconstruction Area; Quelle: *Percy Johnson-Marshall, Rebuilding Cities, Chicago 1965.*

Das „Lansbury-Projekt“⁶ war Teil der „Stepney-Poplar Comprehensive Development Area“ (CDA) mit einer Bevölkerung von etwa 100.000 Einwohnern und umfasste ca. 520 ha. Es war eines von acht Gebieten in London und landesweit das größte Wiederaufbauggebiet, das prioritär mit in das Erneuerungsprogramm aufgenommen worden war (vgl. Abb. 1). Dieses Wiederaufbauggebiet wurde wiederum in elf Nachbarschaftseinheiten aufgeteilt. Nach dem Town and Country Planning Act von 1947 wurden dann erweiterte Befugnisse für Enteignung und Erwerb von Grundstücken auf die lokale Ebene (in London auf den LCC) übertragen. Viele Gebäude waren zerstört und irreparabel. Um eine grundlegende Neuplanung zu ermöglichen, wurden behelfsmäßige Provisorien verboten.

6 Verschiedene Vorschläge der Benennung des Gebiets wurden erwogen, bis man sich auf den Namen George Lansbury verständigte, der Jahrzehnte lang im Bezirk und im LCC für die Labour-Partei tätig gewesen war. Die Benennung fand eine positive Resonanz, ermöglichte sie doch eine Identifizierung mit dem Namen des populären Politikers und der Ortsgeschichte.

Die Bevölkerung von Stepney und Poplar sollte damit auf 42 % des Vorkriegsniveaus reduziert werden.⁷ Eine weitergehende Entdichtung erschien unrealistisch, da Gewerbe, Industrie und der Hafen auf in der Nähe wohnende Arbeitskräfte angewiesen waren. Etwa 1.000 Grundstücke mit ca. 370 Eigentümern waren betroffen. 1949 wurde im Bereich des Lansbury Estates in Poplar/Stepney das erste Grundstück für die Planung einer geschlossenen Nachbarschafts-Siedlungseinheit aufgekauft.⁸

Als Demonstrationsprojekt und Hoffnungsperspektive für einen gesellschaftlichen und städtebaulichen Neuanfang mit modernem Wohnbau wurde ab 1948 eine große Ausstellung erwogen. Das „Festival of Britain“ 1951 war in der Tradition der legendären Ausstellung von 1851 im Chrystal Palace als eine Demonstration wirtschaftlicher und politischer Weltmacht – nun mit Fokussierung auf einen erfolgreichen Wiederaufbau – angelegt, in erster Linie aber als eine Vision für eine bessere Zukunft der noch vom Krieg geplagten „Heimatfront“.⁹ Die für das Festival gewählte zentrale Örtlichkeit an der Themse – neben dem Gebäude des London County Councils und gegenüber dem Regierungsviertel in Westminster – war im Krieg stark zerstört worden.¹⁰ Weiter war am Themseufer in Battersea ein Vergnügungspark („Pleasure Gardens“) eingerichtet worden, und für den Neuanfang im Bereich Städte- und Wohnungsbau wurde im stark kriegszerstörten East End eine „Live Architecture Exhibition“ geplant. Die symbolische Bedeutung des Festivals kann dabei kaum überschätzt werden. Großbritannien als (Mit-)Gewinner des Weltkriegs – stark bei den USA verschuldet – suchte sich global, wirtschaftlich und kulturell neu zu profilieren, und die Labour-Partei – nun als national und lokal dominierende Kraft in den ersten Nachkriegsjahren – suchte die Aufbruchsstimmung zu nutzen und setzte auf umfassende sozialstaatliche Interventionen und Reformen.¹¹ Gleichwohl überschatteten die weltpolitische Lage, der mit allen Mitteln ausgetragene Kalte Krieg, Unabhängigkeitsbestrebungen von Kolonien sowie politische und

7 N. Tiratsoo/J. Hasegawa u. a. *Urban Reconstruction in Britain and Japan. Dreams, Plans and Realities*, Luton 2002, zum Lansbury Estate S. 28 f.

8 Vgl. A. Homer, *Creating New Communities: The Role of the Neighborhood Unit in Post-war British Planning*, in: M. Clapson (Ed.), *Planning, Politics and Housing in Britain*, *Contemporary British History* 1/2000, S. 63-80 und D. Schubert, *The Neighbourhood Paradigm: From Garden Cities to Gated Communities*, in: R. Freestone, (Hrsg.), *Urban Planning in a Changing World, the Twentieth Century Experience*, London 2000, S. 118-138.

9 Das Festival war nicht auf London beschränkt, sondern viele Regionen und Städte waren mit vielfältigen kulturellen Programmen beteiligt; vgl. B. E. Coneken, „The autobiography of a nation.“ *The 1951 Festival of Britain*, Manchester/New York 2003, S. 153 ff.

10 I. Cox, *The South Bank Exhibition. A Guide to the Story it tells*, London 1951.

11 Der zuständige Labour Politiker Herbert Morrison („Lord Festival“ genannt) war bemüht, das Festival nicht als parteipolitische Veranstaltung erscheinen zu lassen, sondern als nationale Unternehmung.

ökonomische Konflikte im Nahen Osten die Stimmungslage im Land. Die Kritik am Festival und den anfallenden Kosten wuchs.¹²

Um den hohen Stellenwert von Städte- und Wohnungsbau zu unterstreichen, war ein Gremium aus Architekten und Politikern beauftragt worden, eine Bauausstellung zum Thema Neuanfang vorzubereiten, die wegen des erheblichen Platzbedarfs nicht im Zentrum Londons, sondern an einem anderen Ort vorgesehen werden musste. Der Architekt Frederick Gibberd, der auch an der Planung von Harlow New Town beteiligt war, schlug vor, eine exemplarische Lösung für ein kriegszerstörtes Areal zu planen und dann dauerhaft mit späteren Erweiterungsoptionen zu bebauen. Das Gelände sollte an die Festival-Institution verliehen werden und dann in das Eigentum des LCC übergehen. Temporäre Einrichtungen für das Festival sollten nach Abschluss wieder abgebaut werden, nützliche und dauerhafte Einrichtungen verbleiben. Der Generaldirektor des Festivals, Gerald Barry und der für das Festival zuständige Minister Herbert Morrison, zuvor viele Jahre Sekretär des LCC, unterstützten die Idee der „lebendigen“ Architekturausstellung. Es wurde damit auf ein innovatives Format gesetzt, bei dem neues Wohnen quasi 1:1 erlebbar und erfahrbar gemacht werden sollte: vom Quartier bis zum Wohngebäude, vom Grundriss bis zur Innenausstattung. Da im Areal der Nachbarschaft 9, später Lansbury Estate, Grund und Boden zeitnah verfügbar gemacht werden konnten, das Gebiet stark von Kriegszerstörungen betroffen war und günstig zur Themse lag, wurde dieses Areal letztlich für die „Live Architecture Exhibition“ ausgewählt.¹³ Weitere Schwierigkeiten ergaben sich allerdings durch Materialengpässe und langsamen Baufortschritt, sodass erwogen wurde, die Ausstellung in Poplar aufzugeben, da nicht genügend gebaute „lebendige Architektur“ zu sehen sein würde. Auch ein großes Modell anstelle des realen Wohnungsbaus wurde erwogen.¹⁴

Fast ein Jahrzehnt war seit den ersten Kriegszerstörungen vergangen, als 1950 König George VI. und Königin Elizabeth II. das Gebiet besuchten, um sich über den Fortschritt der Arbeiten zu informieren. Der Haus- und Grunderwerb, für den es nun mit dem Town and Country Planning Act von 1947 eine rechtliche Grund-

12 M. Fray, Festival, in: M. Sissons/P. French (Hrsg.), *Age of Austerity 1945-1951*, Harmondsworth 1963, S. 33-351.

13 P. Johnson-Marshall, *Rebuilding Cities*, Chicago 1966, hier eine detaillierte Beschreibung „Comprehensive Development in London“, S. 177 f. Mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Bauten waren neben Johnson-Marshall die profiliertesten britischen Architekten und Planer wie Robert Matthew, Arthur Ling, Leslie Martin und Walter Bor beteiligt, Jaqueline Tyrwhitt an der Konzeption des Ausstellungspavillons.

14 Auf dem zentralen Ausstellungsgelände der South Bank gab es auch einen „Town Planning Pavilion“, wo es um drei zentrale Fragen ging: „The Battle for the Land“, „The Needs of the People“ und „How Can These Needs be Met?“. Vgl. J. Boughton, *Municipal Dreams. The Rise and Fall of Council Housing*, London 2019, S. 98.

lage gab, gestaltete sich aber inzwischen deutlich schwieriger. Viele Eigentümer und Mieter hatten sich in Provisorien eingerichtet und mit der Festlegung des Areals als Wiederaufbaugelände setzte eine Spekulation ein, die die Preise hochtrieb.¹⁵ Neue Schwierigkeiten wie Materialknappheit, Haushaltskürzungen, finanzielle Probleme sowie letztlich ein besonders strenger Winter 1950/51 und lange Regenperioden erschwerten zudem den Fortgang der Bauarbeiten und konnten nur durch genehmigte Überstunden kompensiert werden.

Neun der Abteilungen des LCC, verschiedene Ministerien, die bezirklichen Dienststellen und private Akteure waren involviert, so dass „too much co-operation“ – wie es in einem internen Bericht hieß – die zügige Planfertigstellung und den Bau verzögerten. 1.440 Personen sollten im Wohnungsbau bei einer Haushaltsgröße von 3,6 Personen untergebracht werden.¹⁶ Das Areal wurde in fünf Baufelder aufgeteilt, damit wäre die Bevölkerungszahl von ca. 7.000 Personen für eine „vollständige“ Nachbarschaftseinheit erreicht. Eine ungewöhnliche Vielfalt an Wohnungstypen wurde angeboten: Mietwohnungen in Hoch- und Geschosswohnungsbauten, Maisonette-Wohnungen und Reihenhäuser mit unterschiedlichen Größen.¹⁷ Am 3. Mai 1951 wurde die Ausstellung in Poplar schließlich ohne jegliche Feierlichkeit eröffnet.

Die Besucherzahlen lagen bei durchschnittlich 580 pro Tag und damit deutlich niedriger als erwartet, während acht Mio. Besucher den Vergnügungspark und die South Bank während der fünfmonatigen Öffnungszeit aufsuchten. Die Werbung für die Ausstellung, die nur per Bootsfahrt und Bus erreichbar war, war unzureichend. Letztlich handelte es sich um eine Fachausstellung, die nur auf ein begrenztes Fachpublikumsinteresse stieß (vgl. Abb. 2). Allerdings prophezeite der bekannte Städtebauer Gordon Stephenson bereits 1951, dass Lansbury dauerhaft einen nachhaltigeren Einfluss hinterlassen würde, als das Festival-Gelände an der South Bank.¹⁸

Vor allem die Räumung der Ruinen und die Umsetzung der noch verbliebenen Bewohner gestaltete sich schwierig. Sie hatten sich in Provisorien eingerichtet, wollten im Ortsteil verbleiben und sollten nun temporär getrennt leben, bei Bekannten unterkommen oder in kaum verfügbaren Wohnraum andernorts umziehen. Viele waren zudem im Umgang mit einer modernen Mietwohnung nicht vertraut und hätten die Instandsetzung ihres Anwesens mit einem kleinen Hinterhofgärtchen be-

15 T. F. Thomson, Pre-View of Lansbury, in: *Town and Country Planning*, Bd. 19, 1951, S. 267-272.

16 O. V., The Lansbury Neighbourhood, in: *Journal of the Town Planning Institute*, November 1940, S. 15-19, hier S. 18.

17 H. Hobhouse (Ed.), *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwell and Isle of Dogs, The Lansbury Estate: Introduction and the Festival of Britain exhibition*, London 1994, S. 212-223, hier 212.

18 G. Stephenson, Lansbury, Poplar: The Live Architecture Exhibition, in: *Royal Institute of British Architects Journal* 58, 1951, S. 379-389, hier S. 379.

hebliche Verbesserungen gegenüber den Wohnbedingungen der Vorkriegszeit.²¹ Eine lebendige Nachbarschaft könne allerdings nicht durch Steine und Zement produziert werden, sondern es käme auf das soziale Verhalten der Menschen an.²² Die Bewertung der Modellnachbarschaft sollte jedoch in den einschlägigen Fachzeitschriften zunächst durchweg positiv ausfallen.

Der bekannte Stadtforscher Lewis Mumford zählte das Vorhaben zu einem der herausragenden Beispiele der Stadtplanung der Nachkriegszeit.²³ 1954 war das „Ausstellungsgelände“ fast fertiggestellt, für damalige Verhältnisse – für wenige – ein modernes, gutes Zuhause. Doch schon bald wurden die Ergebnisse von Lansbury von Besuchern, aber auch von neuen Mietern als „große Katastrophe“ kritisiert.²⁴ Die Londoner wie die Briten insgesamt hatten eine traditionelle Abneigung gegen Geschosswohnungsbau („Musterwohnungen für die Armen“). Die große Mehrheit der Bevölkerung war von Arbeitsplätzen im Gewerbe, in der Industrie und von Aktivitäten mit Gelegenheitsarbeit im nahegelegenen Hafen und der Themse abhängig.²⁵ Familie, Wohnen und Arbeit sowie soziale Beziehungen waren eng an diese Örtlichkeit gebunden. Viele waren im Bezirk aufgewachsen und wollten ihn nicht für eine Bleibe am Stadtrand oder in einer New Town verlassen. So waren auch die „neuen“ Bewohner meist typische East Ender („Cockneys“) mit ihren spezifischen sozio-(sub)kulturellen Traditionen, die nicht „dezentralisiert“ werden wollten. Die Belegung wurde vom LCC nach den üblichen Kriterien der Warteliste für Kommunale Wohnungen vorgenommen, welche die lokale Bevölkerung priorisierte. So kamen über 55% der Neubewohner aus Poplar und weitere 15% aus den Nachbarbezirken.

Eine spätere Generation von Kritikern war zudem der Meinung, dass die Architektur im Lansbury Estate „langweilig“ und unspektakulär sei. Das Neue würde somit nur eine schlechte Kopie des alten East Ends darstellen. Gegenüber den sonst bisher üblichen monotonen Reihenhausbebauungen privater Bauträger und dem standardisierten kommunalen Geschoss-Wohnungsbau des LCC war der Versuch

21 J. Boughton, *Municipal Dreams. The Rise and Fall of Council Housing*, London 2019, S. 99.

22 St. Diamant, *Living at Lansbury*, in: *Town and Country Planning*, Jg. 20, 1952, S. 561-565.

23 L. Mumford, Introduction, in: P. Johnson-Marshall, *Rebuilding Cities*, Chicago 1966, S. 5. Zur Nachbarschaftseinheit und zum Lansbury Estate vgl. L. Mumford, *The Neighborhood and the Neighborhood Unit*, in: *Town Planning Review* 1953/54, S. 257-270, hier S. 268: „The mixture of social and economic classes within a neighborhood should have its correlate in a mixture of housing types and densities of occupation. One of the best examples of architectural advantages of such a mixture is in the Lansbury Neighborhood in London, which has a charm and variety, despite its 136 inhabitants per residential acre, that much more open schemes, at a flat 4,8 to the acre, often lack.“

24 J. Westergaard/R. Glass, *A profile of Lansbury*, *Town Planning Review* 25 (1954), No. 1, S. 33.

25 Der Londoner Hafen vor dem Weltkrieg größter Hafen der Welt und bedeutender Arbeitgeber schrumpfte in seiner Bedeutung dramatisch in kurzer Zeit. P. Garside, *The significance of post-war London reconstruction plans for East End industry*, in: *Planning Perspectives* 12, 1997, S. 19-36, hier 29.

einer umfassenden Gesamtplanung mit kommunalen Einrichtungen, Infrastruktur, Geschäften, Garagen und Freiflächen allerdings durchaus innovativ.

Nach Planungen des LCC sollte das Areal in vier Phasen bebaut werden, von denen das Festival-Areal nur den ersten Abschnitt darstellte. Von einer öffentlichen Beteiligung bei der weiteren Planung und beim Bau wurde abgesehen, da vertrauliche Ratsangelegenheiten bekannt werden könnten. Fortwährende Konflikte zwischen diversen Abteilungen des LCC und den bezirklichen Interessen verzögerten den weiteren Baufortschritt. Von den alt-eingesessenen Bewohnern wurde beklagt, dass die Bewohnerschaft sich massiv durch mehr „Auswärtige“ verändern würde. Um rasch viele neue Wohnungen bauen zu können, legte ab 1951 der Minister für Wohnungswesen der konservativen Regierung (Harold Macmillan) den Schwerpunkt auf Wohnhochhäuser. Das Modell Lansbury als Mixed-Community, als Neuanfang und Modell für die Zukunft des Wohnens gedacht, war damit bereits kurz nach der Fertigstellung ein Auslaufmodell (vgl. Abb. 3).

Viele Besucher waren erstaunt, dass die siegreiche Nation sechs Jahre nach Kriegsende nicht „mehr“ zu Stande gebracht hätte. Die Planung aus einem Guss für einen baulichen und sozialen Endzustand eröffnete (zu) wenig Veränderungsoptionen für sozialen Wandel und Nachbesserungen des durchaus fortschrittlich gedachten modernen Planungskonzepts. Mit der raschen Zunahme von Bevölkerungsgruppen von den westindischen Inseln der Karibik und vom indischen Subkontinent veränderte sich allerdings auch in Poplar die Wohnungsbelegung und Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.²⁶ Sie wurde überlagert vom Verlust von Arbeitsplätzen in Gewerbebetrieben sowie von der Schließung von Hafenanlagen in der unmittelbaren Nähe. Neue Wohnungsversorgungsengpässe und die Überbelegung von Wohnungen gingen einher mit Obdachlosigkeit und dem Anwachsen von Drogenhandel und Kriminalität.



Abb. 3: Modell Lansbury, Erste Einheit mit mit sechsgeschossigen Gebäuden gemischt mit Reihenhäusern; Quelle: *Percy Johnson-Marshall, Rebuilding Cities, Chicago 1965.*

²⁶ Bis 1962 konnten alle Bürger der Commonwealth-Staaten ungehindert nach Großbritannien einreisen.

1.2. Umbrüche und Ausblicke

Nach dem Wahlsieg der Konservativen 1951 ging es nicht mehr um städtebauliche Qualitäten und um komplexe planerische Leitbilder, sondern um Quantitäten. Die beiden Parteien wetteiferten nicht mit städtebaulichen Visionen, sondern es ging „nur“ um Anzahl der Wohneinheiten, die realisiert werden sollten. Der neue Wohnungsbauminister unter Winston Churchills Regierung Harold Macmillan („Super-Mac“) versprach 300.000 neue Wohnungen und sollte dieses Ziel auch erreichen.²⁷ Sowohl später die Labour-Partei wie auch die Konservativen mussten auf Geschosswohnungsbau, höhere Dichten und Vorfertigung setzen, um diese Neubauzahlen zu realisieren. Das Lansbury Estate wurde rasch – quasi räumlich eingerahmt – von einem Ring von Wohnhochhäusern.²⁸

Der Exodus der Mittelschichten („white flight“) in die suburbanen Vororte – von intellektuellen Kritikern als langweilig und monoton abgetan – verstärkte sich, während innenstadtnahe Altbauquartiere eine Nische für die ab Beginn der 1960er verstärkt einsetzende Zuwanderung von Migranten bildeten. Die Unabhängigkeit ehemaliger britischer Kolonien ermöglichte eine ungehinderte Zuwanderung und mit der Konzentration ethnischer Gruppen wurde eine Ghettoisierung befördert. Die vorwiegend männlichen farbigen Zuwanderer wurden vielfach als unzuverlässig, schmutzig und aggressiv eingestuft.²⁹ Wie andere Neubausiedlungen des kommunalen Wohnungsbaus aus der Nachkriegszeit, wurde auch das Lansbury Estate 20 Jahre nach Baubeginn zu einer no-go-area; Straßenkriminalität, Verunsicherung älterer Menschen und Drogen breiteten sich aus.

Im East End Londons, auch in Poplar, lösten Deindustrialisierung und die Dekolonisierung – der Güterumschlag im Londoner Hafen ging auf die Hälfte zurück – eine hohe Arbeitslosigkeit aus. Der Umzug in eine der New Towns, einst als Hoffnung auf eine bessere Zukunft geplant, blieb unbeliebt, war er doch mit dem Verlust alter Nachbarschaften verbunden. Mit der Ablösung des LCC durch den Greater London Council (GLC) 1963 und der räumlichen Ausweitung des Stadtgebiets sollten Stadt- und Regionalplanung gestärkt werden.³⁰ Flächensanierung und die Lösung der Wohnungsfrage durch Hochhäuser wurden gezielt betrieben, bis 1968 ein

27 H. Jones, „This is Magnificent!“. 300.000 Houses a Year and the Tory Revival after 1945, in: M. Clapson (Hrsg.), *Planning, Politics and Housing in Britain, Contemporary British History 1/2000*, S. 98-121.

28 P. Dunleavy, *The Politics of Mass Housing in Britain, 1945-1975. A Study of Corporate Power and Professional Influence in the Welfare State*, Oxford 1981.

29 D. Sandbrook, *Never had it so good. A History of Britain from the Suez to the Beatles*, London 2005, S. 329.

30 Zu den Wohnungsbauvorhaben des LCC und des GLC vgl.: *Home Sweet Home. Housing designed by the London County Council and Greater London Council Architects 1888-1975*, Foreword Kenneth Cambell, London 1976.

Hochhaus (Ronan Point) teilweise kollabierte und die Träume moderner Komfortwohnungen in Tower Blocks kurzfristig in Frage gestellt wurden.³¹ Es begann ein Schwenk in der Wohnungspolitik, der nun auf Bestandserhaltung, behutsame Stadterneuerung und Erhaltung setzte und damit stadträumlich die innenstadtnahen Bezirke priorisierte.

Der zunehmende Wohlstand von Teilen der Mittelschicht – der Umbau der Docklands zum Welt-Bankenzenrum nur einen Kilometer entfernt vom Lansbury Estate – sollte eine Ausdifferenzierung der Lebensstile sowie der Wohnoptionen befördern. Trotz mehrfachem Wechsel zwischen Labour und konservativen Regierungen gab es einen breiten gesellschaftlichen Grundkonsens, der wohlfahrtsstaatliche Leistungen wie die staatliche Förderung des Wohnungsbaus bis Ende der 1970er Jahre nicht grundsätzlich in Frage stellte. Erst zu Beginn der 1980er Jahre setzte unter der Regierung von Margaret Thatcher mit der Abschaffung des Greater London Council (GLC) 1986 eine Deregulierung der Wohnungspolitik mit Rückgang der Förderprogramme und Privatisierungen wie dem „right to buy“ (RTB) ein.

Ein Vierteljahrhundert nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts wurde 1978 noch einmal eine kritische Bilanz des Modellvorhabens gezogen. Durch die Bauzeit von über zehn Jahren seien die ursprünglichen Planungsziele verwässert worden, ein frühzeitiger Erwerb der Grundstücke hätte die Kosten deutlich reduzieren können. Die Idee der Fußgängerzone sei vielerorts kopiert worden, allerdings sei die Zunahme von privaten Pkws deutlich unterschätzt worden. Auch die unzureichende Instandhaltung wurde moniert.³² Die interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe sei wegweisend für andere Planungen geworden, leider aber sei keine begleitende Evaluierung und kein Monitoring der Veränderungen erfolgt.

Der Tower Hamlets Borough Council und das Poplar Neighbourhood Committee haben Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre Verbesserungsprogramme im Lansbury Estate initiiert. Häuser und Flachbauten, umgeben von Gärten, Sträuchern und Bäumen wurden wieder beliebt. Seit 2007 steht die Siedlung unter Denkmalschutz. Die wechselnden politischen Rahmenbedingungen spiegeln sich in den Eigentumsverhältnissen: Zunächst war der LCC Eigentümer des Lansbury Estates, dann der GLC, gefolgt vom Bezirk Tower Hamlets und schließlich die zertifizierte Wohnungsbaugesellschaft Poplar HARCA.

31 *St. Humphries/J. Taylor*, The making of modern London 1945-1985, London 1986, S. 159; *P. Dunleavy*, The Politics of Mass Housing, S. 243-254.

32 *F. Berry*, Lansbury: lessons from the past, in: Municipal Review 1978, S. 300-301; *O. V.*, The Lansbury Estate after Twenty-five years, in: Housing Review Jan./Febr. 1978, S. 19-23.

2. Die Grindelhochhäuser – „Manhattan in Hamburg“

Als der Wiederaufbauplan von Abercrombie für London 1943 bereits vorlag, wurde Hamburg im Juli massiv von Bombenangriffen („Operation Gomorrha“) getroffen. Noch dramatischer als in London stellte sich daraufhin die Lage nach Kriegsende in Hamburg dar: Von 552.000 Wohnungen der Vorkriegszeit waren bei Kriegsende nur noch 260.000 bewohnbar.³³ Waren in England etwa 220.000 Häuser im Krieg zerstört oder schwer beschädigt, davon ein Drittel in London, so waren es auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik 3,6 Mio. Häuser, bei einem Vorkriegsbestand von ca. 10 Mio. Wohnungen.³⁴ Der Zeitraum für den Wiederaufbau wurde in Hamburg bei normaler Vorkriegsbautätigkeit auf 30 Jahre, bei dem geringen Bauvolumen von 1947 auf 70 Jahre beziffert.³⁵ Die Menschen hausten in Kellern, Baracken oder Provisorien; Trümmerbeseitigung, Instandsetzung sowie „unkonventionelle“ Wege der Wohnraumbeschaffung standen auf der Tagesordnung. Für Architekten und Planer galt es, nicht nur die Städte wieder benutzbar zu machen, nicht nur rasch „ein Dach über dem Kopf zu schaffen“, sondern auch eine angestrebte neue Weltanschauung baulich zu gestalten. In den Monaten nach Kriegsende suchten etwa 14 Mio. Menschen, Flüchtlinge und Vertriebene eine neue Bleibe in Deutschlands Westzonen („Trizonesien“).³⁶kehrten zunächst die vor den Bombenangriffen Geflüchteten in die Stadt zurück, waren es nachfolgend Flüchtlinge aus den ehemals deutschen Ostgebieten, die in die Westzonen und eben auch nach Hamburg drängten.

Wellblechbaracken („Nissen-Hütten“), auf frei geräumten Straßenzügen und Grünflächen errichtet, boten den Rückwanderern und Flüchtlingen neben Ruinenwohnungen in Kellern, Bunkern, Gartenlauben, Behelfsheimen und als Provisorium in Form von Holzbaracken in „Schnellbauweise“ eine erste „Bleibe“. Die schlecht

33 In drei Tagen und Nächten waren 263.000 Wohnungen zerstört worden. A. Dähn, Die Zerstörung Hamburg im Kriege 1939-1945, in: *Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e. V.* (Hrsg.), Hamburg und seine Bauten 1929-1953, Hamburg 1953, S. 28.

34 Die Angabe, dass nur allein in Hamburg die Zahl der Wohnungszerstörungen höher lag als im gesamten England ist nicht zutreffend. W. Durth/N. Gutschow, Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands, Bd. 1, Konzepte, Braunschweig 1988, S. 300. In Hamburg wurden 43.058 Wohngebäude mit 277.330 Wohnungen (das ergibt ca. 6,5 Wohneinheiten pro Gebäude) zerstört, in London dagegen 70.000 „homes“ („houses“); in England ca. 220.000 Häuser. Die englische Statistik erfasst keine zerstörten Wohneinheiten, sondern nur Gebäude. Bei der verbreiteten Reihenhausbebauung liegt die Zahl der Wohnungen pro Wohngebäude deutlich niedriger. U. Hohn, Die Zerstörung deutscher Städte im Zweiten Weltkrieg. Regionale Unterschiede in der Bilanz der Wohnungstotalschäden und Folgen des Luftkriegs unter bevölkerungsgeographischem Aspekt, Dortmund 1991, S. 65.

35 *Baubehörde*, Amtlicher Bericht 1945-1947. Planen, Lenken, Ordnen, Bauen, Aufgaben und Leistungen, Hamburg 1947, S. 18.

36 B. Egner, Wohnungspolitik nach 1945, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 20-21/2014, S. 13-19, hier S. 13.

beheizbaren Nissenhütten aus Wellblech in Fertigteilbauweise errichtet, wo viele Menschen auf engstem Raum zusammengedrängt „wohnten“, wurden zum Symbol britischer Besatzungsmacht.³⁷ Vor diesem Hintergrund waren die Grindelhochhäuser nicht nur die ersten Wohnhochhäuser in Deutschland, sondern mit der Planung und dem Bau des ungewöhnlichen Quartiers sollte unmittelbar nach Kriegsende inmitten krasser Wohnungsnot eine „vertikale Gartenstadt“ geschaffen werden.

2.1. Erste Planungen

im Herbst 1945 beabsichtigte die Britische Regierung, Hamburg auf unbestimmte Zeit zum Zentrum ihrer Besatzungszone zu machen.³⁸ In der Innenstadt sollten Bürogebäude geräumt werden und nördlich um die Alster wollte die Besatzungsmacht große Bereiche mit attraktiven Wohnlagen („Zone B“) für sich reklamieren, wobei es auch militärische Aspekte zu berücksichtigen galt.³⁹ Beabsichtigt war auch, die Familienangehörigen der Besatzungstruppen nach Hamburg nachkommen zu lassen. Allerdings hätten 40.000 bis 50.000 Hamburger („civilians“) für die Einrichtung dieser großen britischen Enklave ihr Obdach verloren. Bereits 1946 nahmen die Pläne der Grindelhochhäuser mit einer vollständigen Neubebauung konkrete Formen an.

Nur ein kleiner Teilbereich in der „Zone A“ in Hamburg sollte zunächst vollständig von deutscher Bevölkerung geräumt werden, um zeitnah Platz für das englische Besatzungspersonal zu schaffen. Die streng geheime Suche nach einem angemessenen Baugelände fiel auf ein Areal, in dem viele Gebäude im Krieg zerstört worden waren. In dem Areal von ca. 13 ha, gab es 175 Reihenhäuser und fünfgeschossige Mietshäuser mit ca. 1.100 Wohnungen vor dem Krieg, von denen 136 zerstört wurden.⁴⁰ 1946 wurde von der Besatzungsmacht ein Architektenwettbewerb für das Vorhaben ausgeschrieben, der von einer Gruppe jüngerer Hamburger Architekten

37 Benannt nach dem kanadischen Offizier und Ingenieur Peter Norman Nissen, der sie während des Ersten Weltkrieges entwickelt hatte.

38 Die kontroverse Debatte um den Standort des Hauptquartiers der britischen Besatzungsmacht und die Entscheidung für Hamburg sowie um die beanspruchten Flächen und Gebäude wird nachgezeichnet bei A. Schildt, Das „Hamburg-project“, eine kritische Phase der britischen Besatzungspolitik in Hamburg 1945-1947, in: F. Otto/T. Schulz (Hrsg.), Großbritannien und Deutschland. Gesellschaftliche, kulturelle und politische Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert, Festschrift für Bernd-Jürgen Wendt, Rheinfelden 1999, S. 131-148.

39 Die Briten befürchteten Hunger, Chaos und Widerstand. „Gegenüber dem zivilen Bau sind die Bauten der Militärregierung vorrangig“, vgl. *Baubehörde* (s. A 34), S. 41.

40 So kritisierte der FSP-Abgeordnete Paul Frank: „Die Militärregierung hat Hochhäuser nicht gewollt. Es waren jüngere strebsame Architekten, die gerne Hochhäuser bauen wollten.“ Hamburger allgemeine Zeitung 28.01.1948, zit. bei S. Hänsel/M. Scholz/Chr. Bürkle, Die Grindelhochhäuser als erste Wohnhochhäuser in Deutschland, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 66, Hamburg 1980, S. 117-177, hier S. 120.

gewonnen wurde.⁴¹ Zunächst sollten nur ca. 900 Wohnungen für unverheiratetes männliches Personal geschaffen werden. Bei der geforderten Anzahl von Wohneinheiten und der begrenzten Fläche musste „in die Höhe“ gebaut werden. Die Baubehörde erlaubte sich 1947 kritisch anzumerken: „Das bislang Errichtete steht in keinem glücklichen Verhältnis zu dem, was auf diesem Gelände zum Zwecke der Errichtung der Bauwerke freigelegt werden mußte“.⁴²

Die ausgewählten deutschen Architekten präferierten eine Hochhauslösung nach den Prinzipien des Le Corbusier'schen modernen Städtebaus.⁴³ Die Gruppe, federführend mit Bernhard Hermkes als primus inter pares, setzte ihren Hochhausentwurf („Oktober Projekt datiert auf 02.11.1946“) durch.⁴⁴ Nur Ingenieure der britischen Kontrollkommission wurden dagegen in britischen Zeitschriften als Urheber des Plans erwähnt.⁴⁵ Die Stadt Hamburg war von der Besatzungsmacht als Eigentümerin der Grundstücke und Gebäude vorgesehen, die an die Militärregierung vermietet werden sollten.

Das Projekt sah damit zunächst 12 Hochhäuser mit Büros und Wohnungen vor. Bei Wohnungen für Personal im Offiziersrang waren üppige Größen von 170 qm, für Personal im Unteroffiziersrang Größen von 93 qm jeweils mit Bad und Küche vorgesehen. Im ersten Geschoss sollten zudem Küchen, Wirtschaftsräume und ein Restaurant eingerichtet werden. Obwohl viele Gebäude in dem vorgesehenen Bereich zerstört worden waren, sollten nun – in einer Zeit großer Wohnungsnot – noch weitere Gebäudeabrisse erfolgen, um Platz für das neue Bauvorhaben zu schaffen. Von 39 noch bewohnbaren Häusern wurden 25 abgebrochen (vgl. Abb. 4).

41 Das Team bestand aus Bernhard Hermkes, Rudolf Lodders, Ferdinand Streb, Albrecht Sander, Rudolf Jäger, Fritz Trautwein und Hermann Zess. Vgl. A. Schildt, Die Grindelhochhäuser, Eine Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage, Hamburg-Grindelberg 1945-1956, Hamburg 1988, S. 40-46. Der zweiten Auflage von 2007 ist eine 19-minütige DVD von 1956 beigefügt: „Die SAGA zeigt: Eine Hochhausstadt.“ Die Vorgeschichte der Planung mit der britischen Besatzungsmacht wird in dem Film nicht erwähnt. Drei der Architekten wurden 1953 in der Zeitschrift „Neues Hamburg“ 1953, VII, im Themenheft „Zeugnisse vom Wiederaufbau“ vorgestellt. Für Hermkes, Lodders und Streb liegen inzwischen Monographien vor. Die sieben beteiligten Architekten waren 1947 in den Bund Deutscher Architekten als „unbelastet“ aufgenommen worden und führend im BDA tätig. Vgl. Mitgliederverzeichnis B.D.A. Januar 1947 (Archiv Dirk Schubert).

42 *Baubehörde* (s. A 35), S. 42. Die bis 1947 aufgelaufenen Kosten wurden mit 17 Millionen Reichsmark beziffert.

43 „With an astonishing lack of publicity this and similar blocks designed by Le Corbusier have been built in Hamburg. The block includes flats for single people as well as for families, children's playrooms, roof gardens and covered shopping-arcade with restaurants for residents“, in: *Architects Journal*, 27.03.1952, S. 386.

44 S. Blecher, 60 Jahre moderne Stadt(tr)äume in Hamburg. Das Grindelquartier und die Gartenstadt Hohnerkamp – gescheiterte Siedlungsmodelle oder Modellsiedlungen mit Zukunft, Kassel 2006, S. 48.

45 Verwundert wurde in der deutschen „Baurundschau“ gefragt, was denn „nun eigentlich die deutschen Architekten, die schon 1949 an diesem Projekt arbeiteten, getan haben?“ Vgl. *Baurundschau* Jg. 42, 9/1952, S. 331.

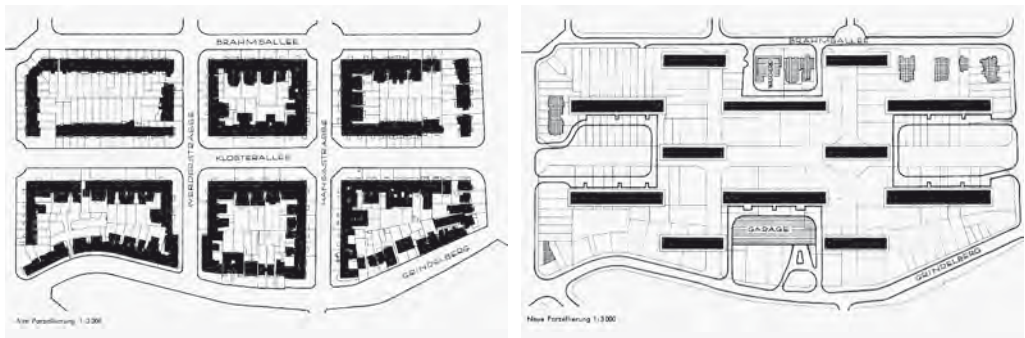


Abb. 4: Grindelhochhäuser: links: Vorkriegszustand; rechts: Neuplanung, vorhandener Gebäudebestand schraffiert; Quelle: K. Hoffmann / R. Lodders / A. Sander (s. A 52).

Die Architekten mussten unter großem Zeitdruck arbeiten. Das Projekt basierte auf den Prinzipien modernen Städtebaus und war von seiner Dimensionierung her einmalig in Deutschland. Die Konstruktionsmethode in Stahlskelettbau und Stahlbetonbau war zudem in Deutschland für Wohnungsbau bis dato nicht bekannt. Materialknappheit sollte allerdings den Fortschritt des Vorhabens erschweren.⁴⁶ Natürlich regte sich auch Widerstand: „Ein Engländerviertel, bewohnt von gesunden und gut ernährten Menschen, inmitten des allgemeinen Hungers, würde zum Symbol eines unerträglichen Kontrastes werden, würde zur Quelle von Neid, Missgunst und Haß“.⁴⁷ Der Grunderwerb und die Pläne wurden vor der Bevölkerung zunächst geheim gehalten, um keinen weiteren Unmut zu generieren.

2.2. Verwerfungen und Veränderungen der Pläne

Am 12. Juli 1946 erfolgte der erste Spatenstich. Als aber im Januar 1947 von der englischen und amerikanischen Besatzungsmacht die Bi-Zone zur gemeinsamen Verwaltung der beiden Besatzungszonen gebildet wurde, fiel die Entscheidung, das Hauptquartier nunmehr nach Frankfurt zu verlegen.⁴⁸ Im gleichen Monat wurden der Hamburger Bürgermeister Max Brauer und der Bausenator Paul Nevermann

⁴⁶ So wurde von Seiten der SPD formuliert „Ich wollte, es wäre Frühling und die Baustoffe kämen“, während von der CDU argumentiert wurde: „Ich wollte es wäre Herbst und Herr Senator Dr. Nevermann (Bausenator, der Verf.) ginge“; vgl. *Baubehörde* (s. A 35), S. 9.

⁴⁷ Zit. n. A. Schildt (s. A 41), S. 37.

⁴⁸ Hamburg lag nur etwa 50 km von der Sowjetischen Besatzungszone entfernt, Frankfurt dagegen eher mittig in der Bi-Zone. Für die Amerikaner war es zudem wichtig, mit dem Zugriff auf die Kohle des Ruhrgebiets (Britische Besatzungszone) die Industrie- und Bauproduktion wieder ankurbeln zu können.

(beide SPD) über die Einstellung des Vorhabens informiert.⁴⁹ Dieses wurde nun dem städtischen Wohnungsunternehmen „Städtische Siedlungsaktien-Gesellschaft Altona“ (SAGA) übertragen, die damit Bauträger wurde. Der Hamburger Senat wollte zunächst das unerwünschte Danaergeschenk der Briten – eine begonnene Baustelle – nicht annehmen. Zudem erschien die Fortsetzung des Bauvorhabens vor dem Hintergrund der Baustoffknappheit und anders gelagerter Wohnungsbedarfe wenig aussichtsreich. Zwölf große Baugruben „zierten“ den Bauplatz, „Begräbnisplatz des britischen Ansehens“ und „Denkmäler der Launenhaftigkeit der Eroberer“ – so die Presse.⁵⁰

Erst 1948 wurde das Vorhaben als sozialer Wohnungsbau weiter gebaut.⁵¹ Am 25. November 1949 war Richtfest für die ersten beiden in Stahlskelettbauweise errichteten Baublöcke. Über 2.100 Wohnungen sollten – anstelle der von den Briten zunächst geforderten 900 – nun zwischen 1949 und 1956 entstehen. Die Baukosten beliefen sich bis 1948 auf über 23 Mio. RM und nach Fertigstellung auf fast 39 Mio. DM, zusätzlich 3,2 Mio. DM für Grund- und Bodenerwerb. Die 12 Hochhäuser, alle in Nord-Süd-Richtung angeordnet, sind 73 bis 121 m lang, 11 bis 14 m breit und weisen 8 bis 15 Geschosse auf. Vom gesamten Baugelände sind nur 9% überbaut, zuvor betrug die Bebauung 41% der Grundfläche.⁵² Als schlagkräftiges Argument standen nun 91% für Parkanlagen und Freiflächen der nun „luftumspülten“ Bauwerke mit fast 100 m Abstand voneinander zur Verfügung.⁵³ Die monatlichen Mieten betrug (nach der Währungsreform 1948) 1,10 DM pro m² mit einer Zulage von 0,15 DM pro m² für die moderne Ausstattung. Etliche Einzimmerwohnungen im Block 1 wurden etwa an Frauen vergeben, die bei der Oberpost- und Oberfinanzdirektion arbeiteten. Auch ein Mieterdarlehen konnte eingebracht werden, dass bei einer 2½-Zimmerwohnung dem Gegenwert eines VW-Käfers entsprach, um an eine Wohnung zu gelangen.

Die erstellten Wohnungsgrößen reichen von Ein-Zimmerwohnungen bis zu Vier-Zimmerwohnungen sowie Atelierwohnungen (so wurden Penthouses damals genannt): alle mit Einbauküchen, elektrischen Herden, Müllkippen im Treppenhaus und Zentralheizung sowie nach den modernsten Erkenntnissen der Grundrissentwicklung konzipiert (Kinderzimmer mit Klappbetten). Zum Zeitpunkt der Erstvermietung zählte man 4.850 Einwohner. Deutlich überrepräsentiert waren mit ca. 71%

49 Von 1945 bis Ende der 1990er Jahre stellte, bis auf den Zeitraum von 1953-1957 (CDU, FDP, DP), die SPD die Landesregierung.

50 S. Hänsel/M. Scholz/Chr. Bürkle (s. A 40), S. 120.

51 T. Krebs/M. Ahrens (Hrsg.), SAGA 100 Jahre Wohnen in Hamburg, Hamburg 2022, S. 91.

52 Vgl. K. Hoffmann/R. Ladders/A. Sander (Hrsg.), Die Hochhäuser am Grindelberg der Architektenarbeitsgemeinschaft Grindelberg-Hamburg, Stuttgart 1959.

53 B. Siebert, Die Hochhäuser am Grindelberg, in: *Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e. V.* (Hrsg.), Hamburg und seine Bauten 1929-1953, Hamburg 1953, S. 182.

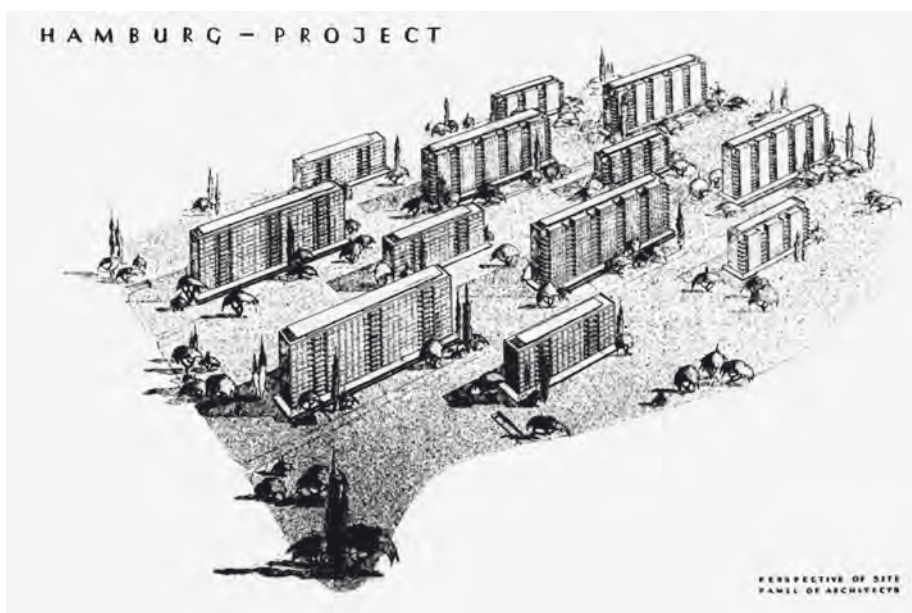


Abb. 5: Hamburg-Project, Perspective of Site, Architekt Rudolf Lodders 1946. (Isometrie, Bestandsgebäude sind nicht eingetragen); Quelle: A. Schildt, Die Grindelhochhäuser, Hamburg 2007.

Angestellte und Beamte; ca. 15% der Wohnungen entfielen auf Freie Berufe, 11,5% auf Pensionäre und Rentner und nur 2,2% auf Arbeiter und Handwerker.

Darüber hinaus wurden Büros und Räumlichkeiten für öffentliche Einrichtungen eingeplant. Erstmals in der Bundesrepublik wurden automatisch steuerbare Personen- und Lastenaufzüge vorgesehen. Zudem gab es Dachterrassen, zwei Kinderspielplätze, eine Tankstelle, eine zweigeschossige Tiefgarage mit 220 Stellplätzen und eine zentrale Wäscherei. Die Erdgeschosszonen waren für Läden und Gewerbe vorgesehen: Post, Bank, Bücherhalle, Einzelhandel, Restaurant und Cafe sowie ein Bezirksamt waren eingeplant (vgl. Abb. 5).

2.3. Anpassungen und Aneignungen eines neuen Wohnkonzepts

Bewohner der Hochhäuser waren vorwiegend Berufstätige, Alleinstehende und Ehepaare ohne Kinder. Das Durchschnittseinkommen der Mieter lag über dem der abhängig Beschäftigten. Vor dem besonderen Hintergrund ihres Entstehungskontextes blieben die Grindelhochhäuser als radikales Experiment der städtebaulichen Moderne eine spektakuläre Ausnahme im Wiederaufbaualltag. Der hohe Anteil an Kleinstwohnungen war auf den Bedarf der Nachkriegssituation zugeschnitten.

Die erste Wohnhochhausanlage in der damaligen Bundesrepublik war das Vorzeigeprojekt des Wiederaufbaus für Hamburg und mit einer Architektursprache in heller Moderne ein Anziehungspunkt ersten Ranges.⁵⁴ Die parallelen Hochhauscheiben in Zeilenbauweise knüpften an Leitbilder der 1920er Jahre an und dokumentierten eine deutliche Abkehr vom gründerzeitlichen Wohnungsbau in Blockrandbebauung, wie auch an die Kleinhausidylle, die von den Nationalsozialisten propagiert wurde. So konstatierte der beteiligte Architekt Rudolf Lodders 1953: „Es ist doch außerordentlich begrüßenswert, daß nun endlich dieser Gedanke (Hochhausbebauung) verwirklicht wurde, der schon seit dem ersten Kriege in der Fachwelt erörtert wird [...].⁵⁵ Zweifel am Vorhaben machten damit bald einem Stolz auf ‚Little London‘ Platz. Die Besiegten fühlten sich mit den Siegern gleichgestellt, oder gar bezogen auf die Gebäudehöhe überlegen. Das Vorhaben hätte eine gewisse Lässigkeit, „Manhattan in Hamburg“, und ein neues Lebensgefühl würde zu einem amerikanischen Drink animieren. Die günstigen Verkehrsanbindungen zur Innenstadt und die Lage in der Nähe der Universität machten die Wohnungen besonders für Singles und Paare ohne Kinder attraktiv. Nachbarn würde man allerdings nur Wenige auf dem gleichen Stockwerk kennen.⁵⁶ Bei zehnjähriger Bauzeit, bei veränderten wohnungspolitischen Förderbedingungen und neuen Grundrissanforderungen, wurde die ursprüngliche Konzeption und architektonisch-städtebauliche Lösung stringent beibehalten.⁵⁷

Obwohl der Durchgangsverkehr gänzlich aus dem Quartier verbannt wurde und im Inneren des Quartiers grüne Oasen entstanden, bestand und besteht der Vorwurf der Kinderfeindlichkeit der Hochhäuser (vgl. Abb 6). Eine empirische Studie kam zu dem Ergebnis, dass „Hochhäuser im Allgemeinen für die Unterbringung kinderreicher Familien ungeeignet sind“ und der Anteil der kinderreichen Familien hier zwangsläufig niedrig lag. Die über 400 durchgeführten Befragungen ergaben, dass „die Wohnungen sich vornehmlich für alleinstehende Berufstätige und kinderlose Ehepaare eignen“ würden.⁵⁸ Eine weitere Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass nur etwa 30% der Wohnungsinhaber Kinder hätten. 1953 wurden 521 Kinder ge-

54 So formulierte der an der Planung beteiligte Hermkes 1948: „Das Hochhausprojekt am Grindelberg, eine erste Dokumentation moderner Baugesinnung [...], ja, vielleicht die erste wirkliche Tat auf dem Gebiet baulichen Geschehens in Deutschland“. B. Hermkes, Wohnformen und Siedlungsdichte, in: Stadtplanung in Hamburg. Gedanken zum Wiederaufbau, Hamburg 1948, S. 37.

55 B. Siebert, Die Hochhäuser am Grindelberg, in: Hamburg und seine Bauten 1929-1953, Hamburg 1953, S. 182-185, hier S. 183.

56 K. Hoffmann/R. Lodders/A. Sander (s. A 52).

57 Die Wohnbevölkerung im Grindelviertel weist inzwischen eine ‚Überalterung‘ auf und ging von 3.401 Einwohnern im Jahre 1980 auf 2.807 im Jahr 2003 zurück.

58 D. Nawrotzki, Wohnhygienische Probleme der Grindelhochhäuser, Diss. Hamburg 1954, S. 327.

zählt. „Dieses Ergebnis ist bevölkerungsbiologisch sehr erschütternd.“⁵⁹ Auch wurde von Kritikern moniert, dass keine Schule im Quartier vorgesehen wurde. Diese Untersuchungsergebnisse munitonierten kulturpessimistische Töne, die Hochhäuser – und vor allem Wohnen mit Kindern in Hochhäusern – ablehnten.

3. Konvergenz und Divergenz: Janusköpfige Trends der Modernisierung

Einige generell langfristigen Trends vieler westlicher Industrieländer („longue durée“) sollen hier als Hintergrundfolie für Großbritannien und die BRD nur angerissen und nicht detailliert empirisch belegt werden. Wie bei allen Kriegen des letzten Jahrhunderts waren staatliche Interventionen in Wirtschaft und Gesellschaft während und nach dem Ende des Krieges enorm ausgeweitet worden. Die Versprechungen während des Krieges – so die Hoffnung breiter Teile der Bevölkerung – sollten im Frieden eingelöst werden.⁶⁰ Der Krieg hatte in Deutschland einen erzwungenen, in England einen freiwilligen politischen Konsens zur Folge und Solidarität und Harmonie klassenübergreifend befördert. Die anhaltende Verstärkung – nur durch den Krieg unterbrochen – sollte sich mit zunehmenden Suburbanisierungsprozessen fortsetzen. Generelle demographische Trends wie rückläufige Geburtsraten, sinkendes Heiratsalter, Zunahme von Scheidungen, Anwachsen kleinerer Haushalte, Anstieg der Zahl der Alleinerziehenden und Singlehaushalte sowie eine höhere Lebenserwartung setzten sich durch und generierten quantitativ und qualitativ neue Anforderungen.⁶¹ Die Zuwanderung von „Gastarbeitern“ in West-Deutschland (Anwerbeabkommen ab 1955) und britischen Staatsangehörigen aus Commonwealth-Ländern in England (vielfach zunächst männliche Zuwanderer) steigerte die Wohnungsnachfrage im preisgünstigsten Marktsegment.⁶²

59 *H.-J. Fuchs*, Die Grindelhochhäuser und die sozialhygienische Analyse ihrer Bewohner unter Berücksichtigung des Lebensraumes des Kindes“, Inaugural Diss. Universität Hamburg, 1953, S. 35. Der Betreuer beider Dissertationen Prof. Dr. Hans Harmsen, der sich vor Kriegsende mit rassenhygienischen und eugenischen Themen profiliert hatte, schrieb 1949 an Karl Schiller, Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschaftstheorie an der Universität Hamburg: „Die Projekte der Hochhäuser und die ganze ausschließliche Bevorzugung der Kleinstwohnungen müssen die Grundlagen der künftigen Entwicklung, nämlich die Existenz gesunder Familien als Träger des Lebens untergraben.“ Zit. bei *H.-J. Fuchs*, ebda., S. 13.

60 *J. M. Diefendorf*, In the Wake of War. The Reconstruction of German Cities after War II, New York 1993, S. 273. ff.

61 So die Kinderzahl in England: 1931=3,7, 1961=3,1 und 1981=2,2. Vgl. *J. Burnett*, A Social History of Housing 1815-1985, London & New York 1986, S. 279. Für Deutschland: *A. von Saldern*, Häuserleben, Zur Geschichte städtischen Arbeiterwohnens vom Kaiserreich bis heute, Bonn 1995, S. 255 ff.

62 *P. Panayi*, Migrant City. A new History of London, London 2020, S. 196.

Für Westdeutschland markieren die Währungsreform 1948, das Grundgesetz von 1949 und das erste Wohnungsbaugesetz 1950, für England der New Towns Act 1946, der Town and Country Planning Act 1947 und der Housing Act 1949 wichtige Weichenstellungen. War in Westdeutschland damit ein Weg zu Stabilität und wirtschaftlichem Wachstum vorgezeichnet, so war die Lage in England von erheblichen Verwerfungen geprägt. Die Implosion des Commonwealth (Unabhängigkeit Indiens 1947, British Nationality Act 1948) erfolgte schneller und konfliktreicher als angenommen. Die Labour-Regierung – erstmals an der Regierung – suchte einen Spagat, zum einen ein umfangreiches ambitioniertes innenpolitisches Reformvorhaben umzusetzen und zum anderen außenpolitisch weiter als Weltmacht zu wirken. Bei starker Verschuldung gegenüber den USA, den Unabhängigkeitsbemühungen vieler Kolonien und Streiks der Berg- und Hafearbeiter im Lande mussten nun u. a. Wohnungsbauprogramme reduziert werden, und die Weltmachtansprüche erwiesen sich bald finanziell als unrealistisch.⁶³

Die weltpolitische Dominanz der USA setzte sich auch im besetzten Deutschland durch. Es wurde versucht, die Fehler der hohen Reparationsforderungen nach dem Ersten Weltkrieg zu vermeiden und dagegen rasch auf eine Ankurbelung der Wirtschaft zu setzen.⁶⁴ Das entscheidende Instrument bildete der 1948 vom US-Kongress verabschiedete „Marshall-Plan“ („European Recovery Program“ ERP) von dem fünfzehn, vorwiegend europäische Länder, profitieren sollten. Ziel war es, mittels eines koordinierten Plans Unruhen, Hunger und Chaos zu verhindern, ökonomische, politische und militärische Stabilität zu gewährleisten und damit das Vordringen des Kommunismus in „gefährdeten“ Ländern zu verhindern („Truman Doctrine“). Vor allem Westdeutschland konnte dabei profitieren, wobei der Neuanfang auf Wiederherstellung der Infrastruktur und den Wohnungsbau durch die alten Funktionalisten bewerkstelligt wurde. England galt dagegen als Problemkind, da von der Labour-Regierung keine Priorisierungen vorgenommen wurden und zwischen Schuldentilgung, Ausweitung der Militärausgaben, Verstaatlichungen und teuren Sozialprogrammen abgewogen werden musste.⁶⁵ Diese weltpolitischen Entwicklungen sollten sich letztlich lokal in der zeitweisen Einstellung des „Hamburg projects“ wie bei Einsparungen beim Lansbury-Estate manifestieren.

Durchaus konvergente Trends wie die „Amerikanisierung“ von Wirtschaft, Politik und Kultur setzten sich trotz verspäteter PKW-Motorisierung und Suburbanisierung

63 Nur für Westdeutschland musste eine Besatzungsmacht mit 55.000 Soldaten vorgehalten und finanziert werden. *J. Black, Britain 1851-2021. From World Power to?*, London 2021, S. 276.

64 Ausführlich: *B. Steil, The Marshall Plan. Dawn of the Cold War*, New York 2018.

65 So betrug das Brutto sozialprodukt in Westdeutschland 1955 +1,4, während es in England bei -24,7 lag. *B. Steil* (s. A. 64), S. 447-448.

in beiden Ländern durch. Eigenheim und Auto wurden dabei zu Statussymbolen und Distinktionsmerkmalen. In West-Deutschland war die Bewunderung der USA als wirtschaftliche und politische Weltmacht durchsetzt mit skeptischen Elementen der konservativen Kulturkritik.

Neben der partiellen „modernisierenden“ Wirkung des Kriegs wurden aber auch langfristige, immer noch wirkende traditionelle Wertvorstellungen gestärkt.⁶⁶ Zwar war die Geschlechterbalance durch den Krieg noch für Jahrzehnte aus den Fugen geraten, aber mit der Rückkehr der Männer aus dem Krieg waren viele Frauen „zurück an den Herd“ gedrängt worden. Die strukturellen geschlechtlichen Verwerfungen während des Kriegs – so der breite gesellschaftliche Konsens – galt es zu überwinden und wieder das traditionelle Familienleben einzuüben. Dafür bildeten eine gesunde Umgebung und eine moderne Wohnung wichtige Voraussetzungen. So wurde die im Kriege zunehmend ausgebaute Frauenerwerbstätigkeit (in England ca. 8 Mio. Frauen im zivilen und militärischen Bereich) nach dem Kriege umgehend wieder zurückgefahren. „Zurück an den Herd“, bedeutete zurück in die hausfräuliche Abhängigkeit mit dem Mann als Haushaltsvorstand und „breadwinner“, wenngleich die soziale Mobilität durchlässiger wurde. Die Narrative der Eigentumsideologie „my home is my castle“ in England und dem „Eigenheim als Bollwerk gegen den Kommunismus“ in West-Deutschland kollidierten zunächst mit Zielen hoher Neubauzahlen sowie mit wirtschaftlichen Sachzwängen, vorhandene Infrastrukturen tunlichst zu nutzen. Eigenheime als kulturelles, soziales und ideologisches Phänomen konnten argumentativ gegen das Vordringen des Kommunismus genutzt werden, bildeten sie doch eine Art „Stiller Revolution“.⁶⁷

Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungswirtschaft begann und höhere Realeinkommen wurden erzielt. Wirtschaftlicher Aufschwung in West-Deutschland („Wirtschaftswunder“) und in England („you’ve never had it so good“) beförderten in beiden Ländern Wohlstand in den breiter werdenden Mittelschichten. Das fordistische Produktionsmodell mit wohlfahrtsstaatlichen Absicherungen stieß allerdings

66 J. Harris, Planung „Modernisierung“: Die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges auf die wirtschaftlichen und sozialpolitischen Zukunftsvorstellungen in Großbritannien, in: M. Frese/M. Prinz (Hrsg.), Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert, Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, S. 125-136, hier S. 130.

67 Der Kalte Krieg wurde auch im Bereich des Wohnungsbaus ausgetragen. Bei einer amerikanischen Nationalausstellung in Moskau 1959, sollte die Überlegenheit der amerikanischen Wohlstandsgesellschaft der Sowjetunion vor Augen geführt werden und es kam zwischen Nixon und Chruschtschow zu einer weltpolitischen Systemkontroverse bei der „Küchendebatte“. Während Nixon neue technische Errungenschaften für die Hausfrau in der Küche herausstellte, kritisierte Chruschtschow die US-amerikanischen Doppelhaushäfen als „Splitniks“.

Anfang der 1970er Jahre an seine Grenzen.⁶⁸ Der quantitativ erfolgreich angekurbelte soziale und kommunale Wohnungsbau „von der Stange“ mit „Mehr vom Gleichen“ war nicht weiter gefragt, sondern die Ausdifferenzierung von neuen Haushaltstypen und Wohnwünschen erforderte Umorientierungen in der Wohnungspolitik. Zunehmend gewann durch Suburbanisierungsprozesse von besser gestellten Haushalten die stadtregionale Planung auch für den Wohnungsmarkt an Bedeutung. In London konnte sie mit der Einrichtung des GLC nur zeitlich und räumlich eingeschränkt gelöst werden,⁶⁹ während in Hamburg die benachbarten Bundesländer mit ihren eigenen Zuständigkeiten in der Wohnungspolitik übergeordnete Planungen erschwerten.

Die Planer hatten die Gelegenheit der kriegsbedingten Zerstörungen zeitnah zu nutzen, sonst würde sie verstreichen. „Courage is needed to seize the moment when it arrives and to make a resolute start“ hatte Abercrombie im Vorwort zum Greater London Plan 1945 eindrücklich angemahnt.⁷⁰ Das Wunschenken der Planer, die Zukunft im Griff zu haben, hatte zunächst die Solidarität der Trümmergesellschaft und einen duldsamen Grundkonsens befördert. Aber überkommene Strukturen, Machtverhältnisse und die Funktionseliten waren nur teilweise ersetzt worden und neue globale Herausforderungen traten auf den Plan.

Als städtebauliches Gliederungsprinzip blieb das Konzept der Nachbarschaftseinheit in beiden Ländern unumstritten, die Umsetzung war dagegen durch nicht verfügbare Flächenpotentiale und begrenzte Möglichkeiten der Wohnungs-Belegungspolitik erschwert. Das Konzept der Nachbarschaft hatte seinen Weg von den USA über England nach Deutschland gefunden. In Deutschland wurde der Begriff Nachbarschaft begrifflich „entnazifiziert“ und durch Siedlungsknolle oder Siedlungszelle ersetzt. Es blieb die Vorstellung, durch Nachbarschaften Stadtwachstum planen und ordnen zu können. Die beiden hier skizzierten Fallbeispiele von „Modellsiedlungen“ liefern dabei ein falsches Bild. In beiden Ländern dominierten beim Wiederaufbau Flickenteppiche von privaten Baulückenschließungen, die den gegebenen Eigentumsverhältnissen und vorhandenen Infrastrukturen, nicht aber den planerischen Ideen und Leitbildern eines systematischen, vorausschauenden organischen Neuaufbaus folgten. Auch der in Hamburg 1950 verabschiedete Aufbauplan ging von ähnlichen Prämissen der Reduzierung von Dichten, Auflockerung und

68 Vgl. *D. Meadows u. a.*, Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart 1972.

69 *P. L. Garside*, Intergovernmental Relations and Housing Policy in London, in: *The London Journal* Vol. 9, 1983/10, S. 39-57, hier S. 50.

70 *P. Abercrombie* (s. A 5), S. vi.

Schaffung kleinerer Einheiten wie der Abercrombie-Plan für London aus.⁷¹ Für die Grindelhochhäuser war der Plan bedeutungslos.

Nur großen kommunalen Wohnungsbauträgern, wie in London dem LCC und später dem GLC, blieb die Planung großer Neubausiedlungen „auf der grünen Wiese“ vorbehalten.⁷² In Deutschland waren es gemeinnützige Wohnungsbauträger wie die Neue Heimat, die vorausschauenden Grunderwerb vorfinanzieren und mit Unterstützung der Kommunen neue Großwohnsiedlungen realisieren konnten, die sich umgehend als „Slums von morgen“ entpuppen sollten.

Zur Abfederung der Wohnungsprobleme einkommensschwächerer Haushalte wurden kommunale Wohnungsbauträger zunächst gestärkt, ohne damit langfristige Festlegungen in Richtung Verstaatlichung und Sozialisierung einzugehen. Parteipolitische Hoffnungen von Labour und SPD mit ihrer Wohnungspolitik Schritte in Richtung Planwirtschaft und Kommunalisierung zu initiieren, wurden bald enttäuscht. Kleinere Wohnungsgrößen mussten nach dem Kriege zunächst akzeptiert werden, ein Ziel, das mit dem Wunsch vieler Wohnungspolitiker nach Familien mit mehr Kindern kollidierte. Auch blieb die Kontroverse, ob Hochhäuser für Familien mit Kindern tauglich seien, ungeklärt. Während bei Architekten und Planern Hochhäuser durchaus positiv konnotiert und mit Vorstellungen von Modernität verbunden waren, verblieb die Bewertung der Bewohnerinnen und Bewohner uneinheitlich. Für Architekten und Planer in England galten die Siedlungen der 1920er Jahre mit Geschosswohnungsbau auf dem Kontinent als maßstabssetzend, während die britischen Haushalte dagegen eher die suburbane Wohnform im Reihenhaus bevorzugten.

Divergent stellte sich damit die Akzeptanz des Geschosswohnungsbaus in beiden Ländern dar. In England traditionell unbeliebt, in Deutschland seit dem 19. Jahrhundert verbreitet und für breite Bevölkerungsgruppen durchaus akzeptabel. Die Vorstellungen der britischen Planer in Richtung Geschosswohnungsbau, Hochhäuser und neuen Bauweisen, versehen mit Attributen von Stolz, Sichtbarkeit und Modernität, stießen auf erheblichen Widerstand. In vielen Hochhäusern – vor allem mit Laubengangschließungen – wurden umgehend Vandalismus und Kriminalität konstatiert. Vorurteile und Stigmatisierung von Bewohnerinnen und Bewoh-

71 D. Schubert, *Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung*, Braunschweig/Wiesbaden 1997, S. 423.

72 *London County Council, East End Housing, A Review of the London County Council's post-war housing achievements in Bethnal Green, Poplar and Stepney*, London 1963. Über 18.000 Wohnungen waren vom Kriegsende bis 1963 vom LCC in den drei Bezirken gebaut worden, fast 6.000 zusätzlich von den Bezirken. Der Umfang des SAGA-Bestands in Hamburg umfasste 1963 ca. 20.000 Wohneinheiten. T. Krebs/M. Ahrens (s. A 51), S. 326.

nern der Hochhäuser waren an der Tagesordnung.⁷³ Etliche Hochhäuser wurden in England später wieder abgerissen und durch Reihenhäuser oder niedriggeschossigen Wohnungsbau – mit dem Ziel der Aufwertung und sozialen Durchmischung – ersetzt. In Deutschland wurde dagegen auf Instandhaltung und Nachbesserungen dieses Bestandes gesetzt.

Es verblieb in beiden Ländern eine Persistenz von wirkungsmächtigen städtebaulichen, architektonischen und wohnbaulichen Traditionen mit kulturellen Überformungen. Bezogen auf den Städte- und Wohnungsbau gab dabei kein einseitiges Lernen oder eine zielgerichtete Steuerung und Dominanz von einem Land, sondern eine gegenseitige Beeinflussung. Die Diffusion von Ideen und Konzepten sowie selektive Wissens- und Erfahrungstransfers überwogen.⁷⁴ Ein überparteilicher politischer Konsens zur Unterstützung unterer Einkommensgruppen bildete ein Korrektiv von Entwicklungen auf Wohnungsteilmärkten, seit den 1970er Jahren allerdings zunehmend eingebunden in einen Kontext von beginnenden Deregulierungsmaßnahmen. Die Fallstudien dokumentieren letztlich, wie auch lokale wohnungspolitische Vorhaben vor dem Hintergrund von stadtreionalen, nationalen und globalen politischen Entwicklungen und Regelungen zu kontextualisieren sind.

73 Um 1968 wurden in London mehr als 700 Wohnhochhäuser mit mehr als 10 Geschossen gezählt, weitere 400 waren im Bau. *J. Davis, Waterloo Sunrise. London from the Sixties to Thatcher*, Princeton & Oxford, 2022, S. S. 136.

74 *St. V. Ward, Re-Examining the International Diffusion of Planning*, in: *R. Freestone (Hrsg.) Urban Planning in a Changing World*, London 2000, S. 40-60.

Stadt mit zwei Gesichtern: Aufstieg, Fall und Regeneration von Liverpool (UK) durch die Kulturalisierung der Stadtökonomie

Mit einer Einwohnerzahl von ca. 486.000 war Liverpool laut britischem Zensus im Jahre 2021 hinter London, Birmingham, Glasgow und Leeds die fünftgrößte Stadt des Vereinigten Königreiches.¹ Trotz erheblicher wirtschaftlicher Rückschläge und massiver Bevölkerungsverluste in den ersten vier Nachkriegsjahrzehnten zählt die Stadt am Mersey gemeinsam mit Manchester wieder zu den attraktivsten Metropolen Nordwestenglands. Allerdings hat sich in den vergangenen Jahrzehnten die wirtschaftliche Basis Liverpools gegenüber früheren Jahrzehnten und Jahrhunderten entscheidend verändert. An die Stelle von Dreiecks- und Sklavenhandel, maritimer Wirtschaft und Industrie sind inzwischen Kunst, Kultur, Bildung und der Städtetourismus als neue Eckpfeiler der städtischen Wirtschaft getreten.² Kulturwirtschaft und Tourismus zählen heute zu den erfolgreichsten Wirtschaftszweigen, im Übrigen nicht nur in Liverpool, sondern auch in vielen anderen Altindustrieregionen und Hafenstädten des Vereinigten Königreichs und Kontinentaleuropas.³ Für die durch die Kulturwirtschaft ausgelösten Effekte hat sich in Anlehnung an die mit dem Bau des Guggenheim-Museums in Bilbao erfolgte gesamtstädtische Transformation der Begriff „Bilbaoisierung“ in den Planungswissenschaften etabliert.⁴

Dem stetigen Ausbau der Kulturwirtschaft und ihrer konsequenten Förderung durch die Europäische Union, Whitehall⁵ und private Investoren hat es Liverpool zu verdanken, dass der wirtschaftliche Niedergang, den die Stadt vor allem in den 1970er und frühen 1980er Jahren zu verkraften hatte, inzwischen der Vergangenheit

1 www.liverpool.gov.uk/council/key-statistics-and-data/census-2021 [05.04.2024].

2 Im Kontext der Exportbasistheorie können Kulturwirtschaft und Städtetourismus als neue „basic industries“ interpretiert werden; vgl. L. Schätzl, Wirtschaftsgeographie I, Theorie 1993, S. 142 ff.

3 Vgl. u. a. G. Evans, Cultural Planning. An urban renaissance, London 2001; A. Freundt, Entwicklungspotenziale der Kulturwirtschaft in altindustriellen Regionen. Chancen der Förderung von Clustern im Ruhrgebiet und in Merseyside, Dortmund 2003.

4 Vgl. u. a. B. Crone, Bilbao. Die Langzeitwirkung des Guggenheim-Effekts, in: Stadtbauwelt 113 (2022), S. 66-69 und B. Plaza/S. Haarich, The-Guggenheim-Museum Bilbao. Between Regional Embeddedness and Global Networking, in: European Planning Studies 28 (2015), S. 1456-1475.

5 Whitehall ist ein im Vereinigten Königreich allgemein gebräuchliches Synonym für die britische Regierung.

angehört. Allerdings hat der eingeschlagene Entwicklungspfad, Kultur als Treiber postmoderner Stadtentwicklung zu fördern, auch seinen Preis, da vom wirtschaftlichen Umbau der Stadt nur ein Teil der Bevölkerung profitiert. Trotz zweifellos vorhandener positiver Entwicklungsansätze präsentiert sich Liverpool in Teilen heute noch immer als eine von tiefer Not, Armut, Demoralisierung und Hoffnungslosigkeit geprägte Stadt. Diesen Zustand belegen die kleinräumig aufbereiteten „English Indices of deprivation, die letztmalig im Jahre 2019 vom Ministry of Housing, Communities and Local Government⁶ veröffentlicht wurden. Sie zeigen, dass nahezu jeder zweite statistische Zählbezirk⁷ als extrem stark benachteiligt gilt. Nur wenige Quartiere zeigen keine oder nur geringe Anzeichen multipler Benachteiligung.

Somit präsentiert sich Liverpool heute als eine sozial überwiegend benachteiligte Stadt, die das Stigma von Not, wirtschaftlichem Niedergang und Hoffnungslosigkeit nur auf den ersten, flüchtigen Blick überwunden hat. Wie aber passt dieser Befund zu der eigenen Inszenierung von Liverpool als eine Stadt der Kunst, Kultur und Bildung mit Marinas, Museen und Einkaufszentren von überregionaler Strahlkraft in der Stadtmitte? Dies ist eine Frage, der im vorliegenden Beitrag nachgegangen wird.

Zunächst aber wird der gut 800jährige Werdegang der nordwestenglischen Metropole in seinen Grundzügen nachgezeichnet. Dabei wird sowohl dem rasanten Aufstieg Liverpools vom späten 17. Jahrhundert bis in die Zwischenkriegsjahre als auch dem tiefen Fall und Niedergang der Stadt in den ersten vier Nachkriegsjahrzehnten Aufmerksamkeit geschenkt. Anschließend greift der Beitrag die Frage auf, warum sich der konsequente Ausbau der Kulturwirtschaft aus heutiger Perspektive als ein tragfähiger und vermutlich alternativer Entwicklungsansatz erwiesen hat. Abschließend wird diskutiert, warum Liverpool nach wie vor eine Stadt mit zwei Gesichtern ist und die sozialen Gegensätze offenbar nur in sehr kleinen Schritten überwunden werden können.

Rückblick: Vom Fischerdorf zum Zentrum des Dreiecks- und Sklavenhandels

Die Anfänge der Stadt Liverpool gehen auf das Jahr 1207 zurück, als König John ein kleines Fischerdorf, das von den Einheimischen als „Liuerpul“ bezeichnet wurde, was in etwa so viel wie „schlammiges Wasser“ bedeutet, ins Auge fiel. Diese kleine Siedlung lag ungefähr auf Höhe der heutigen Innenstadt. Der König, der Irland und

6 www.gov.uk/government/statistics/english-indices-of-deprivation-2019 [05.04.2024].

7 Die kleinsten statistischen Zählbezirke, für die Daten multipler Benachteiligung in England veröffentlicht werden, sind die sog. Lower Super Output Areas (LSOAs). In einer LSOA werden im Schnitt 400 bis 1.200 Haushalte bzw. 1.000 bis 3.000 Personen zusammengefasst. Liverpool ist in 298 LSOAs gegliedert. Von diesen zählen 145 zu den 10 % der landesweit am stärksten benachteiligten Quartiere.

Wales erobern wollte und auf der Suche nach einem passenden Stützpunkt und Ankerplatz für seine Flotte war, hatte erkannt, dass ein südlich der Siedlung gelegener Zulauf des Mersey, eben der sog. „Liuerpul“, für das Erreichen seiner Ziele bestens geeignet schien. Hier konnten einerseits Schiffe sicher, d. h. vor Stürmen geschützt, ankern und andererseits in kurzer Zeit die offene See erreichen. Um den Ort wirtschaftlich zu stärken, erklärte König John das Dorf Liuerpul per Royal Charter offiziell zum Marktflecken und Hafen. Zudem versuchte er, mit Steuererlassen und Landschenkungen neue Siedler an den Mersey zu locken.⁸

Beide Maßnahmen erwiesen sich jedoch weniger erfolgreich als erhofft und so blieb Liverpool während der folgenden vier Jahrhunderte wirtschaftlich schwach und militärisch bedeutungslos. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts zählte der Ort nur 500 Einwohner.

Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts verbesserte sich seine Situation allmählich und die Stadt begann sich stetig zu einem respektablen Handelsplatz im Nordwesten Englands zu entwickeln. Entscheidend waren die sich zu dieser Zeit intensivierenden Handelsbeziehungen mit Irland und den noch jungen britischen Kolonien in Nordamerika. Zum einen profitierte Liverpool von seiner geographischen Lage an der Westküste Englands, d. h. an der den Kolonien zugewandten Seite des Landes.⁹ Zum anderen erwies sich die topographische Lage des Hafens im Schutz eines Landvorsprungs als Standortvorteil. Geographische und topographische Lage Livepools waren somit die entscheidenden Erfolgsfaktoren für den Aufstieg Liverpools zum führenden Hafen Nordwestenglands in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts.

Das wirtschaftliche Erstarken Liverpools war allerdings auch eine Folge wachsender Entwicklungsprobleme seines schärfsten Konkurrenten, Bristols. Bristol hatte bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts die Vormachtstellung im Handel Englands mit den Kolonien innegehabt. Dass die Stadt gegenüber Liverpool ins Hintertreffen geriet, war vor allem die Folge ihrer ungünstigen Lage. Zwar befindet sich Bristol nur ca. 20 Kilometer vom Severnästuar bei Avonmouth und somit auch von der offenen See entfernt. Vom Bristoler Hafen aus ist die See aber für Schiffe nur über den tideabhängigen Fluss Avon erreichbar. Mit wachsenden Schiffsgrößen wurden die Zeitfenster, in denen der Hafen von Bristol angelaufen werden konnte, jedoch zunehmend schmaler. Aus diesem Standortnachteil konnte Liverpool Kapital schlagen. Trotz einiger Sandbänke vor der Mündung des Mersey in die Irische See war Liverpool für größere Seeschiffe deutlich besser als Bristol erreichbar, so dass die Stadt sukzessive die Führungsrolle als wichtigster Hafen an der Westküste Englands übernahm. Über

8 L. Delves, *Sea Liverpool: Maritime History of a Great Port*, Liverpool 2005, S. 11.

9 Für derartige geographische Lagen hat sich in der Verkehrsgeographie der Begriff „Gegenküstenlage“ etabliert.

ihn wurden ab Ende des 17. Jahrhunderts u. a. Metallwaren aus dem Black Country, Stahl aus Sheffield, Töpferwaren aus den Potteries und Salze aus der benachbarten Grafschaft Cheshire nach Irland und in die Neue Welt exportiert. Importiert wurden wertvolle Genussmittel und Rohstoffe aus der Karibik, insbesondere Tabak, Melasse, Gewürze, Zucker, Rum und Baumwolle.¹⁰ Im Jahre 1801 wurde ca. 40 % des Welthandels über Liverpool abgewickelt.

Ein weiterer Standortvorteil Liverpools gegenüber Bristol, wie auch anderen Häfen in Südengland, war seine Nähe zur Isle of Man. In den dortigen Häfen konnten für den Export bestimmte Konsumgüter zollfrei zwischengelagert werden. Davon profitierten u. a. Händler aus anderen europäischen Ländern, insbesondere aus den Niederlanden und aus Frankreich. Sie konnten auf der Isle of Man für Westafrika bestimmte Waren deponieren, ohne dafür Einfuhrzölle bezahlen zu müssen. Bei einer Einfuhr nach England hingegen hätten diese Güter verzollt werden müssen und wären somit teurer geworden. Schiffe, die von Liverpool aus Richtung Westafrika in See stachen, umsegelten in der Regel Irland auf seiner Nordseite, Sie konnten somit ohne großen Zeitverlust einen ersten Stopp auf der Isle of Man einlegen, um die dort eingelagerten Waren aufzunehmen. Beliebte Handelsgüter waren zum Beispiel Spiegel, Schmuck und Kleidung, aber auch Waffen, Gegenstände also, an denen Sklavenhändler großes Interesse zeigten. Von der Möglichkeit, preiswert Waren auf der Isle of Man zu erstehen, konnten Bristoler Kaufleute keinen Gebrauch machen. Die Insel lag einfach zu weit von ihrer Route entfernt.

Der sich rasch entwickelnde Handel mit den Kolonien hatte erhebliche Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Liverpools. Von besonderer Bedeutung war der Bau des Old Docks (1715) im Süden der Stadt. Das Old Dock war das erste jemals erbaute Schleusendock; es entstand unweit der Mündung des Pools in den Mersey. Die Abschottung des Old Docks zum Mersey ermöglichte erstmalig ein von der Tide nicht mehr beeinflusstes Be- und Entladen von Schiffen. Daher trug das Old Dock maßgeblich zu einer Verbesserung der Hafenlogistik bei. Gleichzeitig lieferte es auch die Blaupause für zahlreiche weitere Schleusendocks, die im 18. und 19. Jahrhundert auf beiden Ufern des Mersey noch gebaut werden sollten.

Von der Entwicklung des Handels und einer stark diversifizierten maritimen Wirtschaft profitierten auch viele andere Wirtschaftszweige, Gewerbe und Standorte. So entstanden u. a. neue Märkte, Theater und sogar Badeanstalten. Die Stadt boomte. Während des 18. Jahrhunderts verzehnfachte sich die Bevölkerung Liverpools; im Jahre 1801 lebten dort bereits 78.000 Menschen.¹¹

10 K. Zehner, Von Liverpool zu „Livercool“. Strukturwandel und wirtschaftliche Erneuerung einer Weltstadt des 19. Jahrhunderts, in: Geographische Rundschau 62 (2) (2010), S. 35.

11 Vgl. J. Belchem (Hrsg.), Liverpool 800. Character, Culture and History, Liverpool 2006.

Liverpool im 19. Jahrhundert: Boom Town und Shock City

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Liverpool hinter London bereits zum zweitwichtigsten Verkehrsknotenpunkt innerhalb des Britischen Weltreichs aufgestiegen, was der Stadt den Beinamen „second city of the empire“ einbrachte. Es ist bemerkenswert, dass weder das gesetzliche Verbot des Sklavenhandels (slave trade act von 1807) noch das Halten von Sklaven im gesamten Britischen Weltreich (slavery abolition act von 1833) dem sich weiter beschleunigenden Wachstum Liverpools schaden. Im Gegenteil: Liverpools Bevölkerung schwoll im 19. Jahrhundert auf ca. 700.000 an. Grundlagen des Wachstums waren nach wie vor der Import tropischer und subtropischer Erzeugnisse. Von besonderer Bedeutung war Baumwolle, die zur weiteren Verarbeitung, zunächst über Kanäle, später auch mit der Eisenbahn, nach Manchester transportiert wurde. Manchester stieg im 19. Jahrhundert zum Zentrum der baumwollverarbeitenden Industrie auf, was der Stadt u.a. den Spitznamen „Cottonopolis“ einbrachte.

Auch Tabak und Zucker spielten für die Wirtschaft Liverpools eine zentrale Rolle. Die große Bedeutung des Tabakhandels für Liverpool spiegelt das Tobacco Dock wider, mit dessen Bau Ende des 19. Jahrhunderts begonnen wurde. In dem 14-stöckigen Lagerhaus wurde auf einer Fläche von ca. 150.000 qm überwiegend Tabak gelagert. Im Jahre 1859 wurde mit Tate & Lyle in Liverpool das größte Zucker verarbeitende Unternehmen im Vereinigten Königreich gegründet.

Des Weiteren profitierte Liverpool von der ab den 1830er Jahren boomenden Dampfschiffahrt. Gesellschaften wie die Cunard Line und die White Star Line, die Liverpool als ihren Firmensitz gewählt hatten, boten von hier aus regelmäßige Fahrten zwischen England und den jungen Städten an der Ostküste der USA bzw. Kanadas an. Auch Häfen in Australien und Neuseeland wurden regelmäßig von Dampfschiffen aus Liverpool angelaufen. Zwischen 1830 und 1930 brachen mehr als neun Millionen Auswanderer von hier aus in die Neue Welt auf.¹²

Die maritime Wirtschaft bildete zudem eine wichtige Voraussetzung für die Niederlassung zahlreicher hochrangiger Einrichtungen und Dienstleistungsunternehmen. Die Professionalisierung der Hafenwirtschaft und die Vermarktung der Im- und Exporte zogen im Verlaufe des 19. Jahrhunderts u.a. Banken und Versicherungen an; des Weiteren wurden zahlreiche Handelsbörsen gegründet. In Summe entwickelte sich Liverpool in der spätviktorianischen und edwardianischen Zeit zum zweitwichtigsten Standort der Finanz- und Versicherungswirtschaft des Vereinigten Königreichs. Besonders gut kommt diese Entwicklung in Liverpools spektakulärer und weltbekannter Waterfront am Pierhead zum Ausdruck (vgl. Abb. 1). Im Jahre

12 L. Grant, Liverpools Zwischenstationen. in: P. Oswalt (Hrsg.), Schrumpfende Städte, Bd. 1: Internationale Untersuchung, Leipzig 2004, S. 420.



Abb. 1: Blick auf den Pierhead, links ist das Liver-Building, am rechten Bildrand (unterhalb des Riesenrads) das 2010 eröffnete Museum of Liverpool zu sehen; Foto: K. Zehner, 2010.

2004 wurde Liverpool, insbesondere wegen seiner Waterfront in die Liste der Weltkulturerbedenkmäler aufgenommen. Aufgrund zahlreicher Verstöße gegen Auflagen der UNESCO wurde Liverpool der Titel im Jahre 2021 entzogen.¹³

Das bedeutendste der drei in der edwardianischen Epoche errichteten Gebäude am Pierhead ist das Liver Building, das Verwaltungsgebäude der 1850 gegründeten Royal Liver Assurance. Obwohl diese Versicherungsgesellschaft insbesondere einkommensschwächere Personenkreise vertrat, spiegelt das in Stahlskelettbauweise errichtete Gebäude wie kaum ein anderes die ökonomische Macht Liverpools wider. Es ist ein außerdem interessantes Detail, dass die Zifferblätter der vier Uhren, die Teil der beiden Türme sind, einen Durchmesser von 7,6 Meter aufweisen, während die Zifferblätter des Londoner Big Ben nur auf 7 Meter kommen.¹⁴

Insgesamt verkörpert der Pierhead mit dem Royal Liver Building, dem Cunard Building und dem Verwaltungsgebäude der Hafengesellschaft, der Mersey Harbour Company, die drei wichtigsten Säulen der Liverpools Wirtschaft im 19. Jahrhundert,

¹³ <https://whc.unesco.org/en/list/1150/> [05.04.2024]

¹⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Royal_Liver_Building [05.04.2024]

das Versicherungswesen, die Schifffahrt und den Warenumschatz.¹⁵ Im Volksmund hat sich für dieses Ensemble mit den drei ikonischen Gebäuden im Übrigen die Bezeichnung „The Three Graces“ durchgesetzt.

Gespeist wurde der boomende Liverpoolsche Arbeitsmarkt insbesondere von Geflüchteten aus Irland. Mehrere aufeinanderfolgende Hungersnöte infolge von Missernten, die durch die Kartoffelfäule verursacht worden waren, hatten zwischen 1845 und 1849 die Zahl der Auswanderer sprunghaft ansteigen lassen. Für viele Iren erfüllte Liverpool die Funktion einer Durchgangsstation auf ihrem Weg in die Neue Welt, andere blieben in der Stadt.

Der kulturelle Einfluss der Iren auf das Stadtleben ist nach wie vor groß. Dazu zählt beispielsweise der irisch gefärbte Dialekt, der in Liverpool gesprochen wird und als Scouse bezeichnet wird. Aber auch bestimmte Gebäude und Einrichtungen zeugen von den starken irischen Einflüssen auf die Stadt. Am deutlichsten sichtbar wird die irische Kultur zweifellos in der katholischen Kathedrale, die wegen ihrer zeltartigen Dachkonstruktion den Spitznamen „Paddys Wigwam“ erhalten hat.

Obwohl sich Liverpool im 19. Jahrhundert zu einer wirtschaftlich prosperierenden Stadt entwickelte, war sie damals bereits sozialräumlich tief gespalten. Die zumeist im Hafen beschäftigten Arbeiter wohnten überwiegend in billigen Unterkünften in der Innenstadt, während die begüterten Schichten sukzessive in die Vororte abwanderten. Everton, Kirkdale und Bootle entwickelten sich in dieser Zeit zu wohlhabenden Vorstädten Liverpools.

Stagnation und Anzeichen des Niedergangs in der Zwischenkriegszeit und Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs

Während der ersten Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs befand sich Liverpool auf dem Höhepunkt seiner wirtschaftlichen Macht. Die drei repräsentativen Verwaltungsgebäude am Pierhead waren fertiggestellt und Liverpool sah sich einer offenbar glanzvollen Zukunft gegenüber. Diese Hoffnungen sollten jedoch nicht in Erfüllung gehen. Bereits in der ersten Hälfte der 1920er Jahre stiegen die Arbeitslosenzahlen spürbar an. Diese Entwicklung war in erster Linie eine Folge des wirtschaftlichen Aufstiegs konkurrierender Industrienationen, insbesondere der USA und Japans. Ihre fortschreitende Industrialisierung verursachte einen zunächst geringen, sich aber ab Mitte der 1920er Jahre beschleunigenden Rückgang des Exports britischer Waren. Davon war Liverpool als wichtigster Ausfahrhafen direkt betroffen. Der Abwärtstrend der Liverpoolschen Wirtschaft setzte sich in den 1930er

15 C.-M. Czipull, *Welche Zukunft hat Liverpool? Eine Stadt im Prozess urbaner Regeneration. Die Neubestimmung städtischer Funktionalität und Identität durch kulturelle und ökonomische Potenziale* (Neue Anglistik 15), Essen 2009, S. 31.

Jahren fort. Die Weltwirtschaftskrise und der Verlust zahlreicher Kolonien, die zugleich wichtige Exportmärkte gewesen waren, setzten Liverpool weiter unter Druck. Als nachteilig erwies sich außerdem der aufkommende transatlantische Flugverkehr, der zu einer Reduzierung der Schiffspassagen zwischen Liverpool und den USA bzw. Kanada führte.

Von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung Liverpools erwies sich der Zweite Weltkrieg. Insbesondere in den Kriegsjahren 1940 und 1941 wurde Liverpool durch Bombenangriffe der deutschen Luftwaffe hart getroffen. Insgesamt wurden dabei mindestens 2.500 Menschen¹⁶ getötet und ca. 11.000 verletzt. Nahezu jedes zweite Gebäude wurde beschädigt. Der entscheidende Grund für die massive Bombardierung Liverpools war die Rolle der Stadt als Nachschubhafen der USA für Waren, die im Krieg benötigt wurden, und die Funktion Liverpools als Drehkreuz für die Truppenlogistik der USA am europäischen Kriegsschauplatz.¹⁷

Die ersten Nachkriegsjahrzehnte: Wiederaufbau, Deindustrialisierung und gescheiterte Reindustrialisierungsversuche

Von den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den Kriegszerstörungen erholte sich Liverpool nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs nur allmählich. Zwar wurde unmittelbar nach Kriegsende von der Zentralregierung ein Wiederaufbauprogramm aufgelegt. Die zentralen Probleme, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Verhinderung des Wegfalls bestehender, konnten jedoch nicht gelöst werden bzw. wurden sogar größer.

Um dem sich bereits wenige Jahre nach Kriegsende weiter abzeichnenden Niedergang Liverpools zu begegnen, wurde 1949 Liverpool mit seinem Umland zur Förderregion Merseyside zusammengefasst. Diese Region wurde in der Folgezeit, mit Ausnahme der Jahre 1961 bis 1964, zum Zielgebiet von unterschiedlichen nationalen und europäischen Fördermaßnahmen.

Die wirtschaftlichen Probleme von Merseyside wollte die Zentralregierung zunächst mit dem Konzept der Industriestandortkontrolle lösen. Die gesetzliche Grundlage hierfür lieferte der Town and Country Planning Act von 1947. Er sah vor, dass bei allen Industrieneubauten mit einer Nutzfläche von mehr als 465 qm (= 5.000 sq. ft.) das Einholen einer Genehmigung, eines sog. Industrial Development Certificates, beim damals zuständigen Ministerium, dem Board of Trade, verpflichtend war. Ab 1960 wollte die Regierung dieses Instrument einsetzen, um insbesondere die als Wachstumspol identifizierte Automobilindustrie zu zwingen, geplante Zweig-

16 Die Angaben über Kriegstote schwanken in der Literatur. In den meisten historischen Quellen ist von 2.500 Toten die Rede, andere Quellen nennen 4.000 Opfer.

17 C.-M. Czypull (s. A 15), S. 102.

werke in wirtschaftlich benachteiligten Gebieten zu gründen. Damit verknüpfte sich die Hoffnung, dass sich auch eine Reihe neuer Zulieferbetriebe in der Nähe der neuen Automobilwerke ansiedeln würden.¹⁸

In Merseyside ging dieses Konzept allerdings nur teilweise auf. Zwar gründeten mit Ford und General Motors zwei US-amerikanische Fahrzeughersteller Zweigwerke in der Region. 1963 nahmen Ford in Halewood, im Süden Liverpools, und General Motors im benachbarten Ellesmere Port, ihre Produktion auf. Zu nennenswerten Neugründungen von Zulieferbetrieben kam es jedoch nicht. Trotz höherer Transportkosten verblieben die Zulieferer in den traditionellen Zentren der Automobilindustrie.¹⁹ Die Zurückhaltung vieler Zulieferer bezüglich einer Standortverlagerung nach Merseyside lässt sich mit dem schlechten Ruf der Liverpools Arbeiter-schaft erklären. Sie galt als schlecht ausgebildet, aufsässig und streiklustig. Diese Eigenschaften standen aus Sicht wirtschaftlicher Entscheidungsträger einer effizienten Produktion im Wege.²⁰

Dennoch gelang es der Regierung, zwischen 1949 und 1959 ca. 20 nationale und multinationale Unternehmen aus anderen Branchen zur Gründung von Zweigbetrieben in Merseyside zu bewegen. Beispiele hierfür sind Heinz (Nahrungsmittel), Kodak (Foto, Film), Otis (Aufzüge) und Dunlop (Reifen). Insgesamt wurden auf diese Weise ca. 16.000 neue Arbeitsplätze geschaffen.²¹ Somit konnte zumindest ein Teil der Arbeitsplatzverluste, die u.a. durch die Schließung der Docks zwischen der Innenstadt und Otterspool im Süden Liverpools im Jahre 1974 entstanden waren, kompensiert werden.

Allerdings sollten sich in den 1970er Jahren die Risiken, die mit der Entstehung einer Ökonomie von Tochtergesellschaften einhergegangen waren, in aller Schärfe zeigen. Die scheinbar erfolgreichen Reindustrialisierungsansätze in Merseyside waren nicht von langer Dauer. Eine Zäsur bildete die Ölkrise von 1973 und die mit ihr einhergehende globale Rezession. Sie hatte zur Folge, dass einige der genannten amerikanischen Konzerne ihre europäischen Filialen schlossen. In Merseyside beendeten u. a. Lucas Victor, ein Flugzeugteilehersteller, und der Reifenproduzent Dunlop ihr Engagement. Beide Werksschließungen bedeuteten auch den Verlust von knapp 5.000 Arbeitsplätzen. Damit zeichnete sich ab, dass die Konzepte des 1974 gegründeten Merseyside County Council und des Labourregierten Liverpool City Council,

18 H. Heineberg, Großbritannien. Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Gotha 1997, S. 153 f.

19 Vgl. u. a. U.I. Küpper, Regionale Geographie und Wirtschaftsförderung in Großbritannien und Irland (Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie 10), Wiesbaden 1970.

20 C.-M. Czypull (s. A 15), S. 104.

21 J. Murden, 'City of Change and Challenge': Liverpool since 1945, in: J. Belchem (Hrsg.), Liverpool 800. Culture, Charakter and History, Liverpool 2006, S. 408.

die eine Reindustrialisierung von Stadt und Region favorisiert hatten, gescheitert waren.

Die gravierenden Fehleinschätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit von Liverpool und seiner Region nutzten im Übrigen der 1979 gewählten konservativen Zentralregierung Margret Thatchers. Angesichts der massiven Probleme, denen sich Liverpool gegenüber sah, deklarierte die Thatcher-Administration schon kurz nach ihrer Übernahme der Regierungsgeschäfte im Mai 1979 die wirtschaftliche und soziale Stabilisierung Liverpools als staatliche Aufgabe.

Die Merseyside Development Corporation: Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklungspolitik

Um die Krise von Liverpool und Merseyside zu beenden, ergriff die damalige Premierministerin Margret Thatcher drastische Maßnahmen. Im Jahr 1981 wurde ihr engster Berater und Minister of the Environment, Michael Heseltine, zum Minister for Merseyside ernannt. Er bekam weitreichende Machtbefugnisse, um Stadt und Region wirtschaftlich aus der Krise herauszuführen.

Das wirkungsmächtigste Instrument Heseltines war die Gründung einer städtischen Entwicklungsgesellschaft, der Merseyside Development Corporation (MDC). Die MDC war eine durch Parlamentsbeschluss gegründete städtische Entwicklungsgesellschaft (UDC), die direkt dem Secretary of State for the Environment unterstellt war. Durch ihren Sonderstatus entzog sich die MDC einer direkten demokratischen Kontrolle. Sie konnte daher Vorgaben und Entscheidungen der Regierung auf lokaler Ebene gegen alle örtlichen Widerstände durchsetzen. In fünf Gebieten Merseysides übernahm die MDC fortan stadtplanerische Aufgaben.

Mit der politischen Machtverschiebung von der lokalen auf die nationale Ebene vollzog sich auch ein Kurswechsel hinsichtlich der propagierten Ansätze für eine urbane Regeneration Liverpools. Das Ziel, eine Reindustrialisierung von Liverpool und Merseyside herbeizuführen, wurde aufgegeben. Vielmehr verfolgte die MDC wie alle anderen UDCs auch, die Grundidee, lokale bzw. regionale Potenziale zu identifizieren, die für eine tragfähige urbane Regeneration geeignet erschienen. Diese sollten mittels staatlicher Anschubfinanzierungen gefördert werden, um sie später auch für private Investoren interessant zu machen.

Während in London dieses Potenzial in der Finanz- und Versicherungswirtschaft gesehen wurde, identifizierte die Merseyside Development Corporation Kultur als das zentrale Element des von ihr angestrebten Weges einer erfolgreichen urbanen Regeneration.

Bestärkt in der Richtigkeit des von ihr verfolgten Entwicklungsansatzes wurde die MDC durch den großen Erfolg zweier Kulturveranstaltungen, die im Jahre 1984 in Liverpool ausgetragen wurden. Bei ihnen handelte es sich um das International

Garden Festival und das Tall Ship Race. Trotz des schlechten Images, das Liverpool zum damaligen Zeitpunkt in Großbritannien belastete, kamen von Mai bis Oktober 1984 über 3,4 Mio. Besucher zum International Garden Festival.²² Als ebenso großer Erfolg erwies sich das Tall Ship Race, eine im zweijährigen Turnus ausgetragene Großseglerregatta. Im September 2004 machten 60 Großsegler auf ihrer Rückfahrt von Kanada in Liverpool fest und lockten mehr als 2 Mio. Besucher in die Docks,²³ wo die Schiffe aus der Nähe in Augenschein genommen werden konnten.²⁴ Der große Zuspruch, den beide Veranstaltungen erfuhren, bestärkte die MDC in ihrer Annahme, dass die Kulturwirtschaft sich als ein geeignetes Instrument zur urbanen Regeneration Liverpools erweisen könnte. Nun galt es, diese Vision in ein tragfähiges Konzept zu übertragen.

Die Grundidee dieses Konzeptes bestand darin, in der relativ eng begrenzten Innenstadt, kleine Gebiete zu identifizieren, die durch Kunst, Kultur, Bildung, Freizeit und hochpreisiges Wohnen bereits geprägt waren und sie durch gezielte Fördermaßnahmen in ihrer Entwicklungsrichtung zu stärken. Die so generierten Areale würden zwar zunächst unverbunden sein, ließen sich aber aufgrund ihrer geringen räumlichen Distanz gut miteinander vernetzen. Sie könnten somit zu raumbezogenen Trägern einer postmodernen Stadtentwicklung werden und einen entscheidenden Beitrag zur Kulturalisierung der Ökonomie Liverpools leisten. Davon würde insbesondere der Städtetourismus profitieren, der selbst zu einem wichtigen Standbein der lokalen Ökonomie werden könnte.

Das Albert Dock: Keimzelle einer kulturbasierten postmodernen Stadtentwicklung

Als räumlicher Ausgangspunkt der von der MDC favorisierten kulturorientierten Stadtentwicklung wurde das Albert Dock festgelegt. Dieses südlich des Pierhead gelegene Hafenbecken (vgl. Abb. 2) war im Zuge einer Hafenerweiterung in den 1840er Jahren erbaut worden. Es war das erste von Lagerhäusern nahezu vollständig umrahmte Dock in Liverpool. Zudem profitierte es als Schleusendock von seiner Tideunabhängigkeit. Ein entscheidender Nachteil war jedoch, dass es für Segelschiffe konzipiert worden war. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts, also kurz nach seiner Fertigstellung, wurde die Seeschifffahrt jedoch in immer stärkerem Maße von deutlich größeren Dampfschiffen dominiert, für die das Albert Dock schlicht zu klein war. Somit erlitt die Anlage leider das Schicksal, schon ein Vierteljahrhundert nach ihrer

22 <https://gardenmuseum.org.uk/collection/guide-international-garden-festival-liverpool/> [05.04.2024].

23 J. Murden (s. A 21), S. 446.

24 www.cultureliverpool.co.uk/liverpools-history-with-tall-ships-three-festivals-tall-ships-regatta/ [05.04.2024].



Abb. 2: Blick auf die Ostseite des Albert Dock. Zwischen den beiden Lagerhäusern ist die 1978 fertiggestellte Anglikanische Kathedrale zu erkennen. Unterhalb der Kathedrale liegen die Rope Walks und Chinatown; Foto: K. Zehner, 2024.

Eröffnung dem Stand der Hafenlogistik nicht mehr zu entsprechen. So ist zu erklären, dass das Albert Dock in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch diverse Mindernutzungen geprägt wurde. Als es 1974 endgültig geschlossen wurde, war es bereits seit Jahrzehnten im Verfall begriffen.

Die MDC war der Überzeugung, dass ein revitalisiertes Albert Dock zu spill-over-Effekten²⁵ in angrenzenden Innenstadtgebieten führen könnte. Um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen, musste zunächst das Hafenbecken ausgepumpt und von Schlick befreit werden. Anschließend wurden die historischen Lagerhäuser saniert und für künftige Nutzungen vorbereitet. Dabei wurden drei verschiedene Hauptnutzungsarten berücksichtigt. In dem zwischen Mersey und Dock gelegenen Lagerhaus entstanden in den oberen Stockwerken Apartments. Das gegenüberliegende Lagerhaus auf der Ostseite des Beckens wurde zu einem Bürostandort entwickelt (vgl. Abb. 2).

Entscheidend für die neue Rolle des Albert Docks in der Stadtentwicklungspolitik waren aber weder Luxusapartements noch Büros, sondern drei hier geplante Museen, die sich zu Besuchermagneten für das Albert Dock entwickeln sollten. Das als

²⁵ Der Begriff spill-over-Effekt meint, dass erfolgreiche Maßnahmen auf angrenzende Gebiete ausstrahlen.

erstes 1986 fertiggestellte und besucherstärkste von ihnen ist das Maritime Museum und das ihm angegliederte International Slavery Museum (vgl. Tab. 1). In ihm wird die historische Entwicklung der Stadt unter dem Einfluss von Sklavenhandel und Plantagenwirtschaft in den Kolonien aufgearbeitet und dokumentiert.

Von international herausragender Bedeutung ist die 1988 eröffnete Tate of the North. Namensgeber dieses Museums für Kunst des 20. Jahrhunderts und zeitgenössische Kunst war der Liverpooleser Zuckerhändler Henry Tate, der von Liverpool aus die Geschicke seines Zuckerimperiums geleitet hatte. Für beide Museen wird kein Eintritt erhoben. Ihre Finanzierung erfolgt überwiegend aus dem nationalen Haushalt. In dieser Maßnahme spiegelt sich auch eine politische Wertschätzung Liverpools durch die Zentralregierung wider.

Attraktion	Besucherzahl
World Museum	670.000
Museum of Liverpool	607.000
Maritime Museum	520.000
Anglikanische Kathedrale	502.000
Tate Liverpool	405.000

Tab. 1: Die fünf besucherstärksten kostenlos zu besichtigenden Attraktionen Liverpools (2022); Quelle: Liverpool City Region Growth Company 2023.

Attraktion	Besucherzahl
Knowsley Safari Park	553.000
M&S Bank Arena	533.000
Mersey Ferries	371.000
Philharmonic Hall	302.000
Beatles Story	191.000

Tab. 2: Die fünf besucherstärksten kostenpflichtig zu besichtigenden Attraktionen Liverpools (2022); Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Liverpool City Region Growth Company.

Das dritte Museum innerhalb des Albert Docks wurde 1990 eröffnet. Mit der Beatles Story fand die zwischenzeitlich in die USA verlegte Sammlung Beatle City eine neue Heimat. Zugleich ist das Museum Ausgangspunkt regelmäßiger Bustouren, die interessierte Touristen zu anderen berühmten Beatles-Schauplätzen, zum Beispiel zum Cavern Club oder zu den Geburtshäusern der Bandmitglieder bringen.

Weitere für den Städtetourismus attraktive Innenstadtareale

Neben dem Albert Dock, dessen Erfolg als Besuchermagnet schon bald nach seiner Wiedereröffnung sichtbar wurde, wurden seither durch verschiedene Institutionen weitere Gebiete und Standorte in der Liverpools Innenstadt durch Kulturwirtschaft aufgewertet (vgl. Abb. 3).

Brunswick Dock: Südlich vom Albert Dock wurde um das *Brunswick Dock* ab Mitte der 1980er Jahre sukzessive ein neues Quartier geschaffen. Das Brunswick Dock ist Teil der ehemaligen South Docks, von denen einige Becken inzwischen verfüllt wurden. Das ausgebaggerte und neu gestaltete Brunswick Dock wurde in eine Marina für Sport- und Segelschiffe umgewandelt. Die sanierten Dockgebäude sind heute überwiegend Standorte für hochpreisiges Wohnen und Unternehmen aus verschiedenen Kreativbranchen.

Rope Walks: Die Rope Walks bilden ein Quartier, in dem im Zeitalter der Segelschifffahrt die Seilerei beheimatet war. Gelegen ist das Viertel in der südlichen Innenstadt, zwischen der Anglikanischen Kathedrale und dem neuen innerstädtischen Einkaufszentrum Liverpool One. Allerdings werden schon seit mehr als 150 Jahren auf den Rope Walks keine Seile mehr hergestellt. Sie sind inzwischen in ein kreatives Stadtquartier verwandelt worden. Ankerbetriebe innerhalb des Quartiers sind das Medienkunstzentrum FACT (Foundation for Art and Creative Technology) sowie die Kunstgalerie Bluecoat. Des Weiteren befindet sich in den Rope Walks mit Chinatown die älteste chinesische Community in einer europäischen Stadt. Diese Attraktionen haben zahlreiche gastronomische Betriebe, insbesondere, Cafés, Bars und Clubs angelockt.

Cultural Quarter: Westlich des Zentralbahnhofs Lime Street befindet sich Liverpools zweites Museumsviertel, das sog. cultural quarter. Das wichtigste Museum in diesem Quartier und zugleich die besucherstärkste Attraktion Liverpools ist das World Museum (vgl. Tab. 1). In unmittelbarer Nachbarschaft liegen mit der Walker Gallery und St. Georges Hall zwei weitere renommierte Kunststätten.

Baltic Triangle: Ein weiteres sog. Kreativviertel ist das Baltic Triangle. Es befindet sich in der südlichen Innenstadt. Hier sind ca. 150 Betriebe aus der Digital- und Kreativbranche ansässig. Sie bilden den Kern eines vor allem bei jüngeren Besuchern Liverpools beliebten Viertels, in dem sich Büros, Restaurants, Bars und Kunststätten mischen.

Liverpool One: Liverpool ONE ist ein privater Einkaufs- und Freizeitkomplex in der Liverpools Innenstadt, unweit des Albert Docks. Investor war ein Konsortium von verschiedenen Unternehmen, darunter auch Banken. Die Bauzeit dauerte von 2004 bis 2009. Das Investitionsvolumen betrug 920 Mio. €. Liverpool ONE ist das größte nicht-überdachte Einkaufszentrum im UK und das zweitgrößte insgesamt in Nordwestengland. Die Privatisierung vormals öffentlichen Raumes war nicht



Abb. 3: Wichtige Standorte für Kunst, Kultur, Freizeit und den Städtetourismus in der Liverpooler Innenstadt; Quelle: Entwurf: K. Zehner 2024, Kartographie: U. Schwedler 2024.

unumstritten. Andererseits ist es der Stadt Liverpool gelungen, mit privatem Kapital einen zentralen Stadtraum aufzuwerten. Damit ist rund zwanzig Jahre nach Gründung der Merseyside Development Corporation eines ihrer zentralen Ziele realisiert worden. Danach sollten zunächst mit staatlicher Anschubfinanzierung die Voraussetzungen für private Investoren geschaffen werden, eigene Projekte zu verwirklichen. Ein Effekt bestand darin, die Attraktivität der Stadt durch Fokussierung von Investments auf geeignete Innenstadtareale weiter zu fördern.

Bedeutende Einzelstandorte: Hierzu zählt das 2010 eröffnete Liverpool Museum, das an der Schnittstelle von Pierhead und Albert Dock gelegen ist. Im Jahre 2022 war es die am zweithäufigsten besuchte Attraktion in Liverpool (vgl. Tab. 1). Ebenfalls zu den Top-Attraktionen der Stadt (vgl. Tab. 2) zählt die 2008 eröffnete M&S Bank Arena, die gemeinsam mit dem BT Convention Centre eine architektonische Einheit bildet. Sie wurde auf dem Areal des ehemaligen King's Dock errichtet. Genannt werden müssen auch die beiden Kathedralen Liverpools, die am östlichen Rand der Innenstadt liegen.

Bewertung der Kulturalisierung der Liverpooler Stadtökonomie

Die von der MDC in den 1980er Jahren angestoßene und später auch von der EU und der Liverpooler Stadtverwaltung mitgetragene Kulturalisierung der Stadtökonomie war aus heutiger Sicht betrachtet erfolgreich. Abgelesen werden kann dieser Erfolg u. a. an den stetig steigenden Besucherzahlen der Stadt.

Während 2005 die Zahl der Besucher bei 23,6 Mio. lag, wurden im Jahre 2019 37,0 Mio. Gäste gezählt (vgl. Abb. 4). Dies entspricht einem Zuwachs von ca. 57%. Dabei ragt das Jahr 2008 heraus, in dem Liverpool europäische Kulturhauptstadt war und die zahlreichen Sonderveranstaltungen und Werbekampagnen zusätzlich Besucher anlockten. Der Einbruch der Touristenzahlen in den Jahren 2020 und 2021 ist zum allergrößten Teil der Covid-Pandemie geschuldet. Der kräftige Zuwachs von 2021 auf 2022 um nahezu 32% legt die Vermutung nahe, dass 2023 oder 2024 das Niveau der Vorpandemie-Zeit wieder erreicht sein wird oder sogar überschritten werden könnte. Wenn dem so wäre, dann wären auch negative Effekte, die dem Entzug des Weltkulturerbe-Titels zugeordnet werden könnten, vernachlässigbar.

Von Bedeutung für die städtische Wirtschaft ist auch, dass sowohl die Zahl als auch der Anteil der Übernachtungsgäste seit 2005 kontinuierlich gestiegen ist. Lag die Zahl der Besucher, die in Liverpool eine oder mehrerer Nächte verbracht hatten, 2005 noch bei 1,5 Mio. (6,7%) so wurden 2019 2,7 Mio. (7,3%) Übernachtungsgäste gezählt. Im Jahre 2022 waren es bereits 3,1 Mio. (9,8%). Diese Steigerung bringt zum Ausdruck, dass immer mehr Gäste sich offenbar durch das kulturelle, gastronomische und freizeitbezogene Angebot Liverpools und seines Umlandes angesprochen fühlen und sich für einen mehrtägigen Aufenthalt entscheiden.

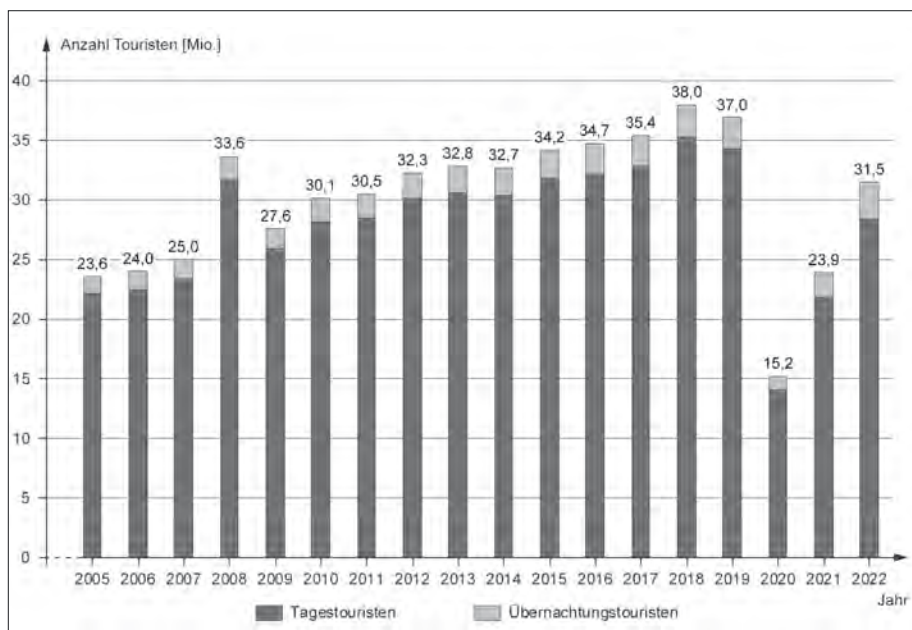


Abb. 4: Die Entwicklung der Zahl von Tagestouristen und Übernachtungstouristen Liverpools seit 2005; Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben von Liverpool City Region Growth Company.

Dem Nachfrageverhalten der Gäste entspricht auch die Entwicklung des Angebots an Beherbergungsstätten. Im Jahre 2022 verfügte Liverpool über 82 Hotels mit 8.705 Zimmern.²⁶ Im Jahre 2013 standen erst 61 Hotels mit 6.131 Zimmern zur Verfügung. Zudem hat die Belegungsquote deutlich zugenommen. Lag diese 2013 noch bei 71,2% so wurde für das Jahr 2022 ein Wert von 74,3% ermittelt.

Ein wichtiger Aspekt, der bei der Bewertung der zunehmenden Attraktivität Liverpools einbezogen werden muss, ist die anwachsende Einbindung der Stadt als Zwischenhalt bei Kreuzfahrtrouten namhafter Anbieter. Liverpool ist eine der wenigen Seehafenstädte Europas, in denen Kreuzfahrtschiffe bis zu einer bestimmten Größe unmittelbar vor der Innenstadtkulisse festmachen können. Die maximal mögliche Länge der Schiffe ist auf 350 Meter begrenzt, die Obergrenze des Tiefgangs der Schiffe liegt bei zehn Metern.

Im Jahre 2007 wurde am Pierhead ein neues Kreuzfahrtterminal in Betrieb genommen. Mit staatlichen Zuschüssen und Mitteln aus dem Regionalfond der EU

²⁶ Im Gegensatz zu deutschen Tourismusstatistiken, in denen in der Regel die Zahl der Betten aufgeführt wird, sind in entsprechenden britischen Statistiken die Angaben von Zimmern üblich.

wurde das Terminal seither erweitert und qualitativ verbessert. Ursprünglich durfte das Terminal nur von Schiffen angelaufen werden, die in Liverpool einen Zwischenstopp anlegten. Inzwischen dürfen von hier aus auch Schiffe zu Kreuzfahrten aufbrechen bzw. diese hier beenden.²⁷ Aktuell ist ein zweites Kreuzfahrtterminal in der politischen und planerischen Diskussion. Dieses soll ebenfalls innenstadtnah, am Princes Dock, entstehen. Die innenstadtnahe Lage des aktuellen Kreuzfahrtterminals bedeutet, dass viele Gäste von Liverpool nur die Innenstadt kennenlernen und ihre Wahrnehmung der Stadt auf die Kulturinseln der Innenstadt beschränkt bleibt.

Fazit

Die Stadtentwicklungsgeschichte Liverpools lässt sich klar in drei Phasen gliedern. An den Aufstieg der Stadt vom unbedeutenden Fischerdorf zur „second city of the empire“ schloss sich nach Ende des Zweiten Weltkriegs eine Phase des wirtschaftlichen Niedergangs an, die mit einer kollabierenden Wirtschaft und massiven Bevölkerungsverlusten verbunden war. Erst die Besinnung auf das kulturelle Erbe der Stadt und der zunächst umstrittene Ansatz, Kultur als postmodernen Treiber der Stadtentwicklung zu fördern, beendete die Phase des Abschwungs und leitete eine, zumindest in Teilen, erfolgreiche Regeneration ein.

Heute bilden der Kunst-, Kultur-, Freizeit- und Bildungssektor die Plattform für einen stetig wachsenden Städtetourismus, der seinerseits wiederum ein breites Spektrum unterschiedlicher Branchen stimuliert. Dazu zählen einerseits sehr einfache Dienstleistungen, etwa in Gastronomie, Hotellerie und im Freizeitsektor, mit einem hohen Anteil an Teilzeitbeschäftigten. Andererseits sind auch zahlreiche Arbeitsplätze in der gehobenen Dienstleistungsökonomie entstanden. Sie haben viele Angehörige der „creative class“ nach Liverpool gelockt.

Trotz dieser spannenden Entwicklung ist die soziale und räumliche Spaltung Liverpools nach wie vor vorhanden. Dabei stehen einer funktional umgebauten und in Teilen gentrifizierten Innenstadt prekäre Außenbezirke entgegen, in denen der Turnaround der Merseymetropole (noch) nicht angekommen ist. Dennoch sollte festgehalten werden, dass der in den 1980er Jahren gewählte Entwicklungsansatz, den Kultursektor als neue „basic industry“ auszubauen, vermutlich alternativlos und aus heutiger Perspektive richtig war. Dies gilt umso mehr, als alle anderen zuvor gewählten Konzepte gescheitert waren.

²⁷ Der Grund für die eingeschränkte Nutzung war eine Klage Southamptons. Die südenglische Stadt hatte gegen die Nutzung des Kreuzfahrtterminals durch Gesellschaften, deren Schiffe von hier aus zu einer Reise aufbrechen bzw. diese hier beenden würden, geklagt. Grund der Klage waren Finanzzuschüsse des Staates bzw. der EU zum Liverpools Kreuzfahrtterminal. Southampton hatte hierin eine Wettbewerbsverzerrung gesehen. Nachdem Liverpool die Zuschüsse wieder zurückgezahlt hat, ist eine uneingeschränkte Nutzung des Terminals möglich.

AUTORINNEN/AUTOREN

Dr. Jennifer Bleek

Jennifer Bleek ist Privatdozentin für Kunstgeschichte an der RWTH Aachen University. Studium der Philosophie, Kunstgeschichte und Nordamerikastudien in Berlin, Norwich und Potsdam; 2007 Promotion in Kunstgeschichte an der FU Berlin, 2015 Habilitation an der RWTH Aachen. Ihre derzeitigen Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich Architektur und Städtebau aus kunsthistorischer Sicht sowie Ornament und Bildlichkeit.

Prof. Dr. Jürgen Hasse

Von 1993 bis 2014 Hochschullehrer am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Forschungsgebiete: Phänomenologie des Raumes, räumliche Vergesellschaftung des Menschen, Stadtforschung, Mensch-Natur-Verhältnisse. Zahlreiche Buchveröffentlichungen – zuletzt: Was bedeutet es zu wohnen (2023), Das Geräusch der Stadt (2022), Wohnungswechsel. Phänomenologie des Ein- und Auswohnens (2020).

Prof. Dr. Dirk Schubert

Studium der Architektur und Soziologie, Promotion und Habilitation, Prof. für Wohnen und Quartiersentwicklung an der HafenCity Universität in Hamburg; Forschung zu Themen der Wohnbau-, Stadtbau- und Stadterneuerungsgeschichte unter komparativen Fragestellungen sowie zu Transformationsprozessen in Hafenarealen; ehem. Präsident der International Planning History Society (IPHS), aktuell Arbeit an einer Biographie: Fritz Schumacher: Berufung – Wirken – Verehrung und Verklärung.

Prof. Dr. Klaus Zehner

1984-2021 Mitarbeiter und Dozent am Geographischen Institut der Universität zu Köln, seit 2011 als Professor (apl.); (Kurzzeit-)Dozenturen an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, der Handelshochschule Göteborg und der University of Extremadura, Cáceres; seit 2021 im Ruhestand; aktuelle Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Regionalentwicklung Großbritannien; Stadt- und Regionalentwicklung des Kölner Raums; methodisch-didaktische Konzepte in der Lehrerfortbildung; Regional- und Kommunalentwicklung Nordwestdeutschland; Einzelhandels- und Zentrenentwicklung im ländlichen Raum.

NATÜRLICH NACHHALTIG! SEIT VIELEN 1000 JAHREN...

**MONUMENTS
FOR
FUTURE**

Denkmale sind Klimaschützer: Denn langlebige, natürliche Materialien und eine positive Gesamtenergiebilanz zeichnen die meisten historischen Gebäude aus.

Auch Naturdenkmale wie denkmalgeschützte Bäume, historische Gärten und Parks machen Denkmalschutz zu einem Synonym für Nachhaltigkeit.



Wir erhalten Einzigartiges.
Mit Ihrer Hilfe!

Spendenkonto
IBAN: DE71 500 400 500 400 500 400
BIC: COBA DE FF XXX, Commerzbank AG
www.denkmalschutz.de



**DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ**

Wir bauen auf Kultur.