

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt



45. Jahrgang
4|2018



Aus dem Inhalt:

Christa Reicher
Jane Jacobs: Balance zwischen
Erhaltung und Transformation

Magdalena Leyser-Droste
Zeitschichten –
das Gedächtnis einer Stadt

Katrin Korth
Bahnhöfe und
Bahnhofsplätze

Dirk Schubert
Identitätsstiftende
Speichergebäude in
Seehafenstädten

Harald Bodenschatz
Berlin – Rom der
Zeitgeschichte?

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, Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel (†) und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

Simone Cutui (Lektorat)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, London,
Deutsches Historisches Institut

Dr. Theresia Gürtler Berger, Luzern,
Ressort Denkmalpflege und Kulturgüterschutz

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 Schöning, 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:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
Email: hans.schultheiss@email.de
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 92,- Einzelheft EUR 25,-
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 unbeding-
t 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.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2018 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



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

Inhalt 4/2018

Abhandlungen

Christa Reicher

Jane Jacobs: Balance zwischen Erhaltung und Transformation 291

Magdalena Leyser-Droste

Zeitschichten – das Gedächtnis einer Stadt 309

Katrin Korth

Bahnhöfe und Bahnhofsplätze

Zum Wandel urbaner Transformationsräume 327

Dirk Schubert

Ikonen des Handels. Identitätsstiftende Speichergebäude

in Seehafenstädten zwischen Erhalt und Kommerz 344

Autorinnen / Autoren 371

Forum

Harald Bodenschatz

Berlin – Rom der Zeitgeschichte? 372

Besprechungen

LUKAS MORSCHER/MARTIN SCHEUTZ/WALTER SCHUSTER (Hrsg.), Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge (*Dietrich Denecke*) 379

LVR-INSTITUT FÜR LANDESKUNDE UND REGIONALGESCHICHTE, Rheinischer Städteatlas Düsseldorf (*Heike Oevermann*) 382

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI, Die Stadt von der Neuzeit bis zum 19. Jahrhundert. Urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika (*Robert Kaltenbrunner*) 383

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI/RAINER SCHÜTZEICHEL (Hrsg.), Die Stadt als Raumentwurf. Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts (*Robert Kaltenbrunner*) 383

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI/KATRIN ALBRECHT/
HELENE BIHLMAIER (Hrsg.), Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt 1870-1950 (*Robert Kaltenbrunner*) 384

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI/HARALD R. STÜHLINGER/
MARKUS TUBBESING (Hrsg.), Atlas zum Städtebau.
Band 1: Plätze, Band 2: Straßen (*Robert Kaltenbrunner*) 384

Abb. Umschlag:

Erster Karlsruher Bahnhof von 1843; Foto: 1910.

Quelle: Generallandesarchiv Karlsruhe 4981-1, Nr. 576 Bild 1, 4-1078320-1

Jane Jacobs: Balance zwischen Erhaltung und Transformation

Die gegenwärtigen Debatten um die Zukunft des Städtebaus in Zeiten globaler Verstädterung werden häufig als harter, bisweilen unversöhnlicher Richtungsstreit zwischen „Traditionalisten“ auf der einen und „Modernisten“ auf der anderen Seite gelesen. Ob beim Aufbau neuer Städte bzw. Stadtquartiere oder bei der Erneuerung alter Stadtbezirke – es treffen höchst unterschiedliche Haltungen, Strategien und Vorstellungen aufeinander, welche Formen von Stadt und welche Formen von Planung zeitgemäß und zukunftstauglich sind. Während die einen wieder den traditionellen Stadtbaumeister herbeisehnen, der die zeitlos gültige Formensprache der „schönen Stadt“ im Blick behält, setzen andere auf die wachsende Crowd umtriebiger Stadtaktivisten, die sich ihre Stadt schlicht und einfach selber machen. Die Trennlinie verläuft allerdings nicht starr zwischen Bewahren und Verändern. Manchmal sind es die bürgerbewegten Stadtaktivisten, die Vorhandenes bewahren und behutsam umnutzen möchten, während die traditionellen Verfechter hoheitlichen Städtebaus den Wildwuchs unübersichtlicher Stadträume gänzlich neu ordnen wollen. In anderen Fällen versuchen „Traditionalisten“, historische Stadträume möglichst detailgenau zu rekonstruieren bzw. zu simulieren, während sich Graswurzel-Initiativen auf völlig neuartige Raumexperimente mit ungewissem Ausgang einlassen.

Blickt man in die Geschichte des Städtebau zurück, stellt man schnell fest: Dieser Streit zwischen vermeintlichen „Traditionalisten“ und „Modernisten“ ist alles andere als neu. Meist geht es um das richtige Maß zwischen Bewahren und Verändern bzw. um die Frage, wie die unterschiedlichen Ebenen und Maßstäbe des Städtischen planerisch zu bearbeiten sind und mit welcher Kultur des Planens und Bauens dies geschieht. Es betrifft demnach den Wesenskern dessen, was man heute Stadtplanung nennt.

Wenn dieser Streit gar nicht neu ist, liegt es nahe, aus den vergangenen Etappen dieses Richtungsstreits möglichst viel lernen zu wollen und historische Erfahrungen für die Lösung gegenwärtiger Fragen nutzbar zu machen. Das New York der 1960er Jahre ist dafür ein vielversprechender Ort. New York City steht heute exemplarisch für eine Großstadt, die sehr lange sehr nachdrücklich der Idee einer

umfassenden planerischen Modernisierung anhing und gleichzeitig so etwas wie die Wiege der Denkmalpflege als eine bürgerschaftliche Bewegung geworden ist.¹ Der historische Streit der 1960er Jahre ist mit zwei prominenten Namen verbunden. Auf der einen Seite Robert Moses, der mit seinen infrastrukturellen Großplanungen und Modernisierungsprogrammen als der „Hausmann“ New Yorks und des 20. Jahrhunderts² gilt; auf der anderen Seite Jane Jacobs, die legendäre Stadtbewohnerin, Stadtforscherin und Stadtaktivistin, die vor allem mit ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“³ eine fundamentale Kritik modernistischer Stadtplanungspolitik formuliert und damit letztlich einen Paradigmenwechsel in der Stadtplanung ausgelöst hat.

Auf Jane Jacobs berufen sich auch heute, mehr als 50 Jahre später, unterschiedlichste Akteure, wenn es um die Schaffung oder den Erhalt lebenswerter Städte geht: Stadtbewohner, Aktivisten, Planer, Architekten, Immobilienunternehmen und natürlich auch Städte, die sich selbst mit ihren Projekten und Strategien den Zielen von Jane Jacobs verpflichtet sehen. Ob sie dies tatsächlich auch einlösen oder Jane Jacobs' Vermächtnis lediglich als geschicktes Marketing einsetzen, ist nicht immer ganz eindeutig festzustellen. In jedem Fall erscheint es lohnenswert, Jane Jacobs im Lichte der gegenwärtigen Fragen und Aufgaben in der Stadtplanung und im Städtebau noch einmal neu zu lesen. Was hat uns die unbestrittene Ikone der bürgerschaftlich geprägten, aktivistischen Stadtplanung heute noch zu sagen? Wo sind ihre Ansätze immer noch gültig, wo hat die Zeit sie womöglich bereits überholt?

Wachsende Komplexität des Städtischen

Stadtplanung ist heute komplexer und komplizierter denn je, weil sich Vielfältigkeit, Widersprüchlichkeit und das gleichzeitige Nebeneinander höchst unterschiedlicher Entwicklungsdynamiken beständig erhöhen. Ein Planungsverständnis, das auf vereinfachende Leitbilder, Strategien und vermeintliche Patentlösungen setzt, wird an dieser Wirklichkeit unserer Städte scheitern. Als Jane Jacobs 1961 – also vor mehr als einem halben Jahrhundert – ihre Streitschrift „The Death and Life of Great American Cities“ veröffentlichte, hat sie bereits die Versimplifizierung einer Stadtplanung angeprangert, die nach möglichst einfachen Strategien sucht und allzu oft in naiv-brutale „Lösungen“ mündet. Sie wirft den klassischen Disziplinen der Stadtplanung

1 R. Brandes Gratz, *The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, New York 2010; A. Flint, *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs took on New York's Master Builder and transformed the American City*, New York 2011.

2 H. Ballon/K. T. Jackson, *Robert Moses and the modern city*, New York 2006.

3 J. Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*, London 1961.

und des Städtebaus vor, dass sie sich nicht über die „wirkliche Welt“ vergewissern,⁴ und daher nicht in der Lage sind, die Komplexität des Städtischen angemessen zu erfassen: „Gewiss kamen Planungstheoretiker und Stadtplaner nicht um die Feststellung herum, dass die Städte, während sie sie als Probleme einfacher Zusammensetzung behandelten, in Wirklichkeit ganz anders waren.“⁵ Sie selbst verweigert sich einfachen Antworten, wenn es etwa um die Bedeutung des Straßenverkehrs für die Misere der zeitgenössischen Stadt geht. „Häufig gibt man aus Bequemlichkeit den Autos die Schuld an den Übeln der Städte und an den Enttäuschungen und Fehlschlägen in der Stadtplanung. Aber die zerstörerischen Wirkungen von Autos sind weniger Ursache als Symptom für unsere Unfähigkeit zum Bauen [...]. Die einfachen Bedürfnisse von Autos sind wesentlich leichter zu begreifen und zu befriedigen als die vielschichtigen Bedürfnisse von Großstädten.“⁶ Um Städte besser begreifen zu können, empfiehlt und praktiziert Jane Jacobs das induktive Denken und Arbeiten. Ihre wichtigen Einsichten zum Wesen der Städte verdankt sie daher weniger akademischen Theorien oder statistischen Erhebungen, sondern vielmehr den minutiösen Beobachtungen des Alltags in ihrer persönlichen Lebensumgebung. Sie studiert das städtische Leben in seiner unmittelbaren, kleinräumigen Komplexität und Widersprüchlichkeit und weist darauf hin, dass jede Stadtplanung mit diesem Problem organisierter Komplexität („problem of organized complexity“) zu tun hat – ob sie will oder nicht.

Zur „wirklichen Welt“ zählen auch die ökonomischen Prinzipien und Gesetze, nach denen Städte funktionieren und sich verändern. Das meint nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und der in diesen Städten ansässigen Unternehmen, sondern die Art und Weise, wie Städte ihre Bodennutzungen organisieren. Durch lokale Boden- und Baulandpolitik und Regelungen zur Nutzung von Grund und Boden schaffen sie Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten, zum Beispiel für die Ansiedlung von Unternehmen. Aber die Verfügbarkeit von Grund und Boden ist nur ein Aspekt; nicht weniger wichtig ist die Lebensqualität, die ansiedlungswillige Unternehmen vor Ort vorfinden. Jede neue Unternehmensansiedlung wiederum hat – genauso wie die Schließung bzw. das Verschwinden von Unternehmen – selbst unmittelbaren Einfluss auf die Lebensqualität einer Stadt, weil sie deren „organisierte Komplexität“ verändern. Das können positive Impulse für mehr Vielfalt und Prosperität in den verschiedenen Vierteln einer Stadt sein. Aber es kann auch das Gegenteil eintreten, wenn durch zahlungskräftige und expandierende Unternehmen bestehende Nutzungen verdrängt werden und die Mischung

4 *J. Jacobs*, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, Birkhäuser Verlag Basel 2015, S. 16.

5 *Ebda.*, S. 215.

6 *Ebda.*, S. 12.

und Mannigfaltigkeit eines Stadtbezirks zusehends verloren gehen. „Mannigfaltigkeit bildet sich in einem Bezirk immer auf Grund wirtschaftlicher Möglichkeiten und wirtschaftlicher Ausdruckskraft.“⁷ Jane Jacobs spricht von einem „wirtschaftlichen Wettbewerb im Raum“, der positive wie negative Effekte mit sich bringen kann: „Geld kann sogar ausgesprochen schädliche Wirkungen haben, wenn es die Bedingungen für das richtige Funktionieren der Stadt zerstört. Andererseits kann es natürlich mit den Bedingungen auch die gute Funktion fördern. Aus diesen Gründen ist Geld eine mächtige Kraft sowohl für die Zerstörung wie für die Neubildung der Städte.“⁸

Jane Jacobs schlägt drei Maßnahmen vor, um solchen Formen von Stadtzerstörung entgegen zu wirken: „Anweisung der Nutzungsarten im Sinne der Mannigfaltigkeit, feste Linien in der öffentlichen Baupolitik und Förderung des Wettbewerbs im Interesse einer großstädtischen Vielfalt.“⁹ Die Einflussnahme auf Nutzungsarten lässt sich nach ihrer Auffassung nur durch entsprechende Steuergesetze umsetzen, mit denen gewährleistet ist, dass nicht die höchsten Renditen die Nutzung von Grund und Boden bestimmen. Nicht der kurzfristige Ertrag ist wichtig, sondern die „langfristige Steuermöglichkeit ganzer Nachbarschaften“.¹⁰ Öffentliche Baupolitik kann mit der gezielten Platzierung von öffentlichen Einrichtungen und Gebäuden einen entscheidenden Beitrag zur Lebensqualität eines Stadtbezirks leisten. Mit dem Bau von öffentlichen Bildungseinrichtungen an strategisch wichtigen Orten – zum Beispiel an den Nahtstellen sehr unterschiedlicher Stadtviertel – können zudem wichtige Impulse für den gesellschaftlichen Zusammenhalt gesetzt werden. Schließlich benötigt eine Stadt möglichst viele dynamische und lebenswerte Stadtviertel, damit sich die „Nachfrage“ im gesamtstädtischen Maßstab besser verteilen kann und nicht einzelne, besonders attraktive Stadtbezirke von massiven Verdrängungsprozessen bedroht werden.

Die Instrumente der Stadtzerstörung müssen zu Mitteln für ihre Erneuerung umgewandelt werden, so die Forderung von Jane Jacobs. Dabei spielen Geld und Zeit eine zentrale Rolle. „Die heftigen, alles mit sich reißen den Finanzierungsströme müssen langsamer fließen, um die allmähliche, komplexe und flexible Entwicklung der Stadt zu gewährleisten.“¹¹ Das erfordert sensible, den lokalen Bedingungen angepasste Entwicklungs- und Gestaltungskonzepte, die auf die jeweiligen Besonderheiten eingehen und die unterschiedlichen Erwartungen in Einklang bringen. Mit

7 Vgl. *J. Jacobs* (s. A 4), S. 145.

8 *J. Jacobs* (s. A 4), S. 162.

9 *J. Jacobs* (s. A 4), S. 144.

10 *J. Jacobs* (s. A 4), S. 145.

11 *J. Jacobs* (s. A 4), S. 172.

der Minimierung spekulationsgetriebener Grundstücks- und Immobilienentwicklungen und der gleichzeitigen Förderung gemeinwohlorientierter Aktivitäten können vielfältige und „komplexe“ Nachbarschaften, die wesentlich zur Lebensqualität der Städte beitragen, stabilisiert werden.

Urbanität als neue alte Zauberformel

Urbanität ist heutzutage in aller Munde. Wenn von Defiziten und Problemen in Städten und Stadtvierteln die Rede ist, dann lautet die Diagnose meist: Es fehlt an Urbanität!

Oft richtet sich der Blick dabei auf leerstehende Erdgeschosse, monotone Häuserblocks, verwahrloste Plätze und Parks oder den Verlust einer funktionsfähigen Nahversorgung. Auch neuen Stadtquartieren wird häufig ein Mangel an Urbanität attestiert, wenn sie nicht dem Ideal der kleinteiligen, nutzungsgemischten Stadt mit belebten öffentlichen Räumen entsprechen. Andererseits wird „Urbanität“ als Qualitätsversprechen in nahezu allen Entwicklungsprojekten angeführt – ohne den Verweis auf vermeintliche oder tatsächliche urbane Qualitäten scheint es demnach nirgendwo zu gehen. Urbanität ist zu einer exzessiven Zauberformel in der Diskussion um die Zukunft des Städtischen geworden.¹²

Die Beschreibungs- und Definitionsversuche von Urbanität sind entsprechend vielfältig. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Urbanität ist vor allem geprägt durch das Werk des Sozialwissenschaftlers Georg Simmel „Die Großstädte und das Geistesleben“.¹³ Simmel hat Anfang des 20. Jahrhunderts die damalige Stadtgesellschaft analysiert, Kriterien von Urbanität beschrieben und die gesellschaftliche Bedeutung von räumlichen Zusammenhängen aufgezeigt. Jahrzehnte später führt der Soziologe Louis Wirth in seinem Buch „Urbanität als Lebensform“¹⁴ die Überlegungen Simmels fort, beschreibt Urbanität als charakteristische und selbständige Lebensform, die nicht nur an die Großstadt gebunden ist. Urbanität umfasst demnach eine ganze Reihe von Aspekten:

▷ **Bauliche Dichte**

Die bauliche Dichte gehört zu den grundlegenden Eigenschaften der Stadt. Dichte ist der Quotient aus der physikalischen Größe, im Falle der baulichen Dichte des

12 C. Reicher/H. Jansen/I. Mecklenbrauck, URBANITÄTEN. Ein interdisziplinärer Diskurs zur Eigenlogik des Städtischen, Oberhausen 2015.

13 G. Simmel, Die Großstädte und das Geistesleben, in: Brücke und Tür. Stuttgart 1903.

14 L. Wirth, Urbanität als Lebensform. Original: Urbanism as a Way of Life, in: American Journal of Sociology, XLIV, 1938, S. 1-24.

Bauvolumens, und dem Raum bzw. der Fläche. Sie impliziert das Verhältnis von bebauter zu unbebauter Fläche.

▷ *Soziale Dichte*

Neben der baulichen Dichte existiert eine soziale Dichte, welche sich auf die Anzahl der Menschen und ihre Aktivitäten und Interaktionen in einem Raum bezieht. In der Regel ist mit der baulichen Dichte auch die Einwohnerdichte einer Stadt bzw. eines Quartiers entsprechend hoch. Neben der Einwohnerdichte gibt es weitere Dichtetypen wie die Beschäftigtendichte und die Interaktionsdichte. Diese beiden Dichtetypen sind für die Urbanität von Städten aber nur bedingt kennzeichnend, da ihre Werte auch an suburbanen Standorten hoch sein können. Ebenso zieht eine hohe bauliche Dichte nicht zwangsläufig eine hohe Interaktionsdichte nach sich. Die soziale Dichte, insbesondere in Verbindung mit der Einwohnerdichte, ist jedoch ein wichtiges Kriterium für Urbanität, wie auch Hartmut Häußermann betont: „[...] erst ihr Zusammentreffen schafft die Voraussetzung für die kulturell und ökonomisch produktive Urbanität.“¹⁵

▷ *Nutzungsmischung*

Die Mischung von verträglichen Nutzungen ist für das Maß an urbanen Qualitäten eines Stadtraums von großer Bedeutung. Nutzungsmischung meint die Mischung von Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Erholen. Früher waren gemischte Stadtquartiere selbstverständlicher Bestandteil des urbanen Lebens; im Zuge der Industrialisierung und der Gliederung von Städten in Wohn-, Industrie- und Erholungsgebiete sind sie mehr und mehr verloren gegangen.

Gegenwärtig werden die vielen Vorteile von Nutzungsmischungen wieder neu entdeckt, weil sich die Möglichkeiten, Wohnen, Arbeiten, Erholen und stadtverträgliches Produzieren kleinteiliger zu kombinieren, durch technischen Fortschritt verbessert haben. Im deutschen Städtebaurecht wurde dafür jüngst sogar ein neuer Baugebietstyp, das urbane Gebiet, entwickelt.

▷ *Stadtgestalt*

Die Gestalt von Gebäuden und öffentlichen Räumen bestimmt maßgeblich, wie „urban“ ein Raum wahrgenommen wird. Das Gestaltungsrepertoire ist entsprechend vielfältig, sodass großstädtische, kleinstädtische oder suburbane Stadatmosphären geschaffen werden können. Wenn allerdings großstädtische und suburbane bzw. ländliche Gestaltungselemente miteinander kombiniert werden, entstehen

15 H. Häußermann, Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte, in: V.M. Lampugnani u.a., Städtische Dichte, Zürich 2007, S. 21.

mitunter neuartige, komplexere Stadtatmosphären, die das Verständnis dessen, was mit „Urbanität“ gemeint ist, um neue Facetten erweitern.

Berücksichtigt man derartige Aspekte, sind urbane Räume bzw. Räume, die Urbanität ermöglichen und vermitteln, zu einem gewissen Grade auch plan- und herstellbar: Physische Dichte, für die es klare Parameter gibt, wäre zu kombinieren mit einer sozialen und alltagskulturellen Dichte von Ereignissen und Erlebnissen. Dabei ist wichtig, dass physische und soziale bzw. alltagskulturelle Dichte aufeinander abgestimmt sind und der menschliche Maßstab („human scale“) gewahrt bleibt.

Jane Jacobs war eine der ersten, die Anfang der 1960er Jahre den Verlust von Urbanität beklagte. Ihr Verständnis von Urbanität ist auch heute noch äußerst zeitgemäß, weil es die soziale, ökonomische und kulturelle Dimension einschließt. Sie weist auf den Zusammenhang von Gestalt und Funktion hin: „Die äußere Erscheinung der Dinge und ihre Art zu funktionieren hängen untrennbar zusammen.“¹⁶ „Arbeitsplätze und Geschäfte müssen direkt mit den Wohnstätten vermischt werden“ fordert Jane Jacobs und regt an, die Bedingungen zu studieren, „die das Neben- und Durcheinander von Arbeit und Handel und Wohnstätten fördern.“¹⁷ Für Nutzungsmischung gibt es sowohl soziale als auch wirtschaftliche Gründe: „Auf Straßen mit guter Funktion müssen Menschen zu den verschiedenen Zeiten vorhanden sein.“¹⁸ Sie weist gleichzeitig auf die notwendige Dichte an Bewohnern und Beschäftigten hin: „In einem Bezirk müssen genügend Menschen konzentriert werden, ganz gleich, aus welchem Anlass sich diese Menschen dort aufhalten.“¹⁹ Und sie betont, dass die dichte Konzentration von Menschen eine der „notwendigen Voraussetzungen für städtische Mannigfaltigkeit“²⁰ ist. Die Frage der „richtigen“ bzw. angemessenen Dichte lässt sich jedoch nicht ohne weiteres beantworten, zumal mit hohen Einwohnerdichten meist eine Standardisierung von Gebäuden einhergeht, die wiederum die angestrebte Vielfältigkeit einschränkt. „Da auch die Hochhäuser einer Typisierung unterworfen sind, wird die Skala der unterschiedlichen Lösungen eingeengt. Damit vermindert sich gleichzeitig und ungeachtet aller erreichbaren Wohnungs- und Bevölkerungsdichte die Mannigfaltigkeit der Bevölkerungsdichten.“²¹

Nach ihrer Auffassung sind vier Voraussetzungen – gemischte primäre Nutzungen, kurze Baublocks, alte Gebäude und eine Bevölkerungskonzentration²² – not-

16 J. Jacobs (s. A 4), S. 17.

17 J. Jacobs (s. A 4), S. 63.

18 J. Jacobs (s. A 4), S. 96.

19 J. Jacobs (s. A 4), S. 120.

20 J. Jacobs (s. A 4), S. 123.

21 J. Jacobs (s. A 4), S. 127.

22 J. Jacobs (s. A 4), S. 94 ff.

wendig, um eine „reiche Mannigfaltigkeit“ zu erzielen. Stadtviertel, die attraktiv und entsprechend beliebt sind, verfügen meist über vielfältige Raum- und Gebäudetypen. Gelungener Städtebau ist demnach auch eine Frage der eingesetzten Typologien, weil über unterschiedliche Typologien jene Vielfalt erzeugt wird, die sich wiederum – um mit den Worten von Jane Jacobs zu sprechen – auf die „Mannigfaltigkeit“ der Stadt positiv auswirkt. Jane Jacobs spricht auch die Möglichkeiten einer Nachverdichtung bestehender Stadtbezirke an. „Der Prozess einer allmählichen, aber stetigen Erhöhung der Dichte kann für sich bereits Vielfalt ergeben und auf diese Weise schließlich höchste Wohnungsdichten ohne Typisierung bringen.“²³

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Wachstums- und Nachverdichtungsdiskussionen sind die skizzierten Zusammenhänge äußerst aktuell. Die Debatte über notwendiges, unvermeidliches oder wünschenswertes Wachstum der Städte ist mit voller Wucht zurückgekehrt. Die Innenentwicklung der Städte hat gerade in attraktiven Kernstädten deutlich an Fahrt gewonnen und im Zuge der Renaissance innerstädtischer Quartiere finden intensive bauliche Nachverdichtungen statt. Die Bewertungen dieses Wachstums nach innen fallen jedoch ambivalent aus: Was die einen als bauliche Voraussetzungen für mehr Urbanität und ressourcenschonende Stadtentwicklung begrüßen, ist für andere bereits Ausdruck einer marktgetriebenen Gefährdung vorhandener urbaner Qualitäten.

Die derzeit angespannten Boden- und Immobilienmärkte setzen die kommunale Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik stark unter Druck, auch nur bedingt geeignete Flächen für bauliche Nachverdichtungen freizugeben und in Einzelfällen bauliche Dichten zu genehmigen, die vor einigen Jahren noch nicht vorstellbar gewesen wären. Dabei wird die Frage immer drängender, wie im Zuge dieses Wachstums nach innen gute städtebauliche Qualitäten bewahrt und geschaffen werden können.

Öffentlicher Raum als „Seele“ der Stadt

Debatten über die Zukunft des Städtischen sind untrennbar verbunden mit der Zukunft des öffentlichen Raums – im theoretischen Diskurs genauso wie in der städtebaulichen Praxis. Architekten und Stadtplaner, Politiker und Citoyens, Wissenschaftler und Werbefachleute wissen um den Stellenwert des öffentlichen Raums als Rückgrat und Aushängeschild eines Viertels, einer Stadt oder einer ganzen Region. Ob man den öffentlichen Raum als zentrales Element der „urbanen Grammatik“²⁴ versteht oder als eine Art „Unterlage“, in der sich städtisches Leben eingraviert,

23 J. Jacobs (s. A 4), S. 129.

24 C. Fingerhuth, in: C. Reicher, Der öffentliche Raum. Ideen – Konzepte – Projekte, Berlin 2009, S. 7.

letztlich geht es immer darum, die Relevanz, Vielschichtigkeit und Vielgestaltigkeit des öffentlichen Raums hervorzuheben und zu veranschaulichen. Die Grammatik der Stadt ist jedoch etwas äußerst Lebendiges, denn die Regeln, nach denen Städte konzipiert und gebraucht werden, verändern sich. Für den öffentlichen Raum gilt ähnliches: Auch seine Regeln unterliegen einem Wandel, dem das schlichte Rekonstruieren historischer Plätze, Parks und Straßenräume kaum gerecht werden würde.

Der öffentliche Raum steht auch deshalb wieder auf der Agenda vieler Städte, weil zahlreiche innerstädtische Fußgängerzonen, die in den 1970er und 1980er Jahren geschaffen wurden, mittlerweile „in die Jahre“ gekommen sind. Funktion und Gestaltung entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und Vorstellungen. Andererseits spielen die Stadtzentren mit ihren Fußgängerbereichen nach wie vor eine entscheidende Rolle im interkommunalen Wettbewerb um Attraktivität, Kaufkraft und Einwohner. Nahezu alle Initiativen zur Stärkung der Innenstädte sind deshalb gekoppelt an eine Aufwertung und Neugestaltung der wichtigen öffentlichen Räume.

Gerade in den letzten Jahrzehnten haben zudem städtische Freiräume als konstitutive Elemente zur Strukturierung des Stadtgefüges erheblich an Bedeutung gewonnen. Ob Stadtumbau oder Stadterweiterung – viele größere städtebauliche Projekte lassen sich kaum noch als Ganzes realisieren, sondern werden meist schrittweise über Jahre bzw. Jahrzehnte umgesetzt. In den verschiedenen Realisierungsphasen sorgt vor allem der städtische Freiraum für die Einbettung der jeweiligen Bauabschnitte und macht sie dadurch zu eigenständigen Raum- bzw. Stadteinheiten. Die „neue Adresse“ des einzelnen Quartiers ist demnach eng verbunden mit der Qualität des öffentlichen Freiraums.

Stadtquartiere, in denen ökonomische oder soziale Risiken kumulieren, haben zumeist auch prekäre öffentliche Räume. Diese Wechselbeziehungen sind vielfach untersucht worden und geben Anlass, über die Aufwertung und dauerhafte Pflege öffentlicher Räume die benachteiligten Stadtquartiere zu stabilisieren. Hier sind Straßen, Plätze und Parks – vielleicht noch mehr als in anderen, sozioökonomisch unauffälligen Teilen der Stadt – Orte des öffentlichen Zusammenlebens im Stadtteil: einerseits als gestalterische „Visitenkarten“ eines Viertels, andererseits als soziale Arenen, in denen die unterschiedlichen Ansprüche und räumlichen Praktiken öffentlich ausgehandelt werden.²⁵

In ihren Analysen der Großstadt setzt sich Jane Jacobs explizit mit der Rolle des Autoverkehrs auseinander: „Schnellstraßen, Parkplätze, Tankstellen und Autokinos sind wirkungsvolle und zuverlässige Instrumente zur Zerstörung der Städte

25 C. Reicher, *Der öffentliche Raum. Ideen – Konzepte – Projekte* 2009, Berlin 2009.

[...]. Aber man macht die Autos für zu vieles verantwortlich.“²⁶ Sie hält Autos nicht grundsätzlich für Zerstörer der Städte, sondern betont den Fortschritt, den Straßen und Straßenverkehr gegenüber dem 19. Jahrhundert erreicht haben, als die Pferdewagen mit Lärm und Dreck den Charakter der Straßen bestimmten. Bereits in den 1960er Jahren plädiert sie für eine „höhere Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel“²⁷ und für Verkehrskonzepte, welche die „Gewohnheit ändern und den Verkehr ganz allmählich abwürgen.“²⁸

Ihre Auseinandersetzung mit verkehrlichen Aspekten der Stadtplanung ist auch im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung mit öffentlichen Räumen zu sehen, denen Jacobs einen ungemein großen Stellenwert zuschreibt. Dabei richtet sie ihr Augenmerk besonders auf die Beschaffenheit und die Rolle der Bürgersteige als jene Räume, die Sicherheit bieten und vielfältige soziale Kontakte fördern. „Das Vertrauen wird in einer Großstadt aus vielen, vielen Bürgersteigkontakten gebildet.“²⁹ Anschaulich skizziert sie ihre alltäglichen Beobachtungen und Aktivitäten im öffentlichen Raum als „Bürgersteig-Ballett“: Für sie ist der Bürgersteig eine Art „Seele“ der Stadt.

Jane Jacobs befasst sich aber auch mit öffentlichen Räumen in Form von Parks, die sie als wichtige Ergänzung des gebauten Raumes sieht, möglichst ohne Grenzen und Unterbrechungen im Stadtraum. Wenn Parks unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit verschiedenen Tagesabläufen anziehen sollen, dann müssen sie bestimmte Eigenschaften besitzen: „Sie sind nicht sofort überschaubar, sind auf einen bestimmten Punkt ausgerichtet, verfügen über Sonne und eine Einrahmung.“³⁰ Das sind aus heutiger Sicht sicherlich notwendige, aber nicht hinreichende Faktoren für qualitätvolle Stadtparks.

Öffentliche Räume beeinflussen das Verhalten der Menschen – das hat seinerzeit nicht nur Jane Jacobs erkannt, sondern auch andere Wissenschaftler haben wichtige Beiträge zu diesem Aspekt städtischen Lebens formuliert, zum Beispiel Alexander Mitscherlich mit seinem Buch „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“.³¹ Wenn heute der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl die Forderung nach einer besseren Gestaltung des öffentlichen Raumes, der am Bewegungsspielraum der Menschen orientiert ist, erhebt, dann nimmt er jedoch explizit Bezug auf Jane Jacobs, die er als „Begründerin einer humanistischen, an den menschlichen Bedürf-

26 J. Jacobs (s. A 4), S. 180.

27 J. Jacobs (s. A 4), S. 190.

28 J. Jacobs (s. A 4), S. 191.

29 J. Jacobs (s. A 4), S. 47.

30 J. Jacobs (s. A 4), S. 73.

31 A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte – Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt a. M. 1965.

nissen orientierten Stadtplanung³² bezeichnet. Öffentliche Räume sind demnach eine wichtige Daueraufgabe der Stadtgestaltung. Weil Nutzbarkeit, Erlebbarkeit und ästhetische Qualität öffentlicher Räume aufs Engste mit der Lebensqualität in einer Stadt verbunden sind, gehören Gestaltung und Pflege von öffentlichen Räumen zu den Kernaufgaben kommunalen Handelns. Im öffentlichen Raum werden die Werte und Interessen der Stadtgesellschaft sichtbar; hier nimmt die Kultur einer Stadt und ihrer Bewohnerschaft konkrete Formen an.

Wegbereiterin der erhaltenden Stadterneuerung

In Deutschland münden die kritischen Debatten um die Kahlschlagsanierungen der 1950er bis 1970er Jahre in das Motto des Städtetages 1971 „Rettet unsere Städte jetzt!“ und in das Europäische Denkmalschutzjahr 1975, das als endgültige Abkehr von Modell der Kahlschlagsanierung angesehen wird. Es ist die Zeit der Bürgerinitiativen und Hausbesetzungen, die den Erhalt historischer Bausubstanz auf die Tagesordnung setzen und mehr Mitbestimmung und Partizipation der Bevölkerung in der Stadtsanierung einfordern. In der Folge werden Förderprogramme zum behutsamen Umgang mit dem Bestand entwickelt und umgesetzt: Die behutsame Stadterneuerung zielt auf eine Erhaltung des Bestandes und stellt sozialpolitische Ziele wie die Orientierung an den Interessen der Bewohnerschaft sowie deren Beteiligung am Planungsprozess in den Mittelpunkt.³³ Die Maßnahmen der Stadterneuerung konzentrieren sich demnach neben dem Erhalt der Bausubstanz vor allem auf die Erhaltung der sozialen Strukturen im jeweiligen Programmgebiet. Heute ist die Integration des baulichen und städtebaugeschichtlichen Erbes einer Stadt als wichtiger Baustein ihrer künftigen Entwicklung weitestgehend anerkannt.³⁴

Jane Jacobs kann als wichtige Wegbereiterin dieses Paradigmenwechsels bezeichnet werden. Eine der von ihr angeführten Voraussetzungen bzw. Bedingungen, um eine „reiche Mannigfaltigkeit“ der Stadt erhalten bzw. erzeugen zu können, sind alte Gebäude: „In einem Bezirk müssen sich Gebäude verschiedenen Alters und Zustands mischen; darunter müssen sich in einem vernünftigen Verhältnis auch alte Gebäude befinden.“³⁵ Wenn sie von alten Gebäuden spricht, meint sie nicht in erster Linie Baudenkmäler oder markante historische Bauten, sondern „ganz gewöhnliche alte Gebäude von minderem Wert und auch heruntergewirtschaftete Gebäude“.

32 J. Gehl/K. Englert, Jan Gehl, der menschenfreundliche Architekt, http://www.deutschlandfunk.de/die-stadt-planen-3-4-jan-gehl-der-menschenfreundliche.1184.de.html?dram:article_id=338681 [11. 03.2017].

33 G. Schmitt/H. Schröteler-von Brandt, Stadterneuerung: Eine Einführung, Wiesbaden 2016, S. 154.

34 C. Reicher/W. Roters, Erhaltende Stadterneuerung. Ein Programm für das 21. Jahrhundert, Essen 2015.

35 J. Jacobs (s. A 4), S. 114.

Im Gegensatz zu Neubauten, die mit höheren Mieten und Zinslasten einhergehen, leisten Bestandsbauten durch ihre moderaten Kosten einen Beitrag zur Mischung von Nutzungen und Nutzergruppen. Sie gewährleisten bezahlbaren Wohnraum oder bieten jungen Akteuren aus der Kultur- und Kreativwirtschaft kostengünstige Räume zum Entwickeln und Experimentieren neuer Ideen und Geschäftsmodelle. „Große Städte [...] brauchen die alten Gebäude, um neue primäre Nutzungen ‚auszubrüten‘. Ist ein solches ‚Jungen‘ erfolgreich, dann kann die Rendite der alten Gebäude steigen, und sie tut es kräftig.“³⁶ Dieses Phänomen ist heute in vielen Städten womöglich sehr viel weiter verbreitet als in den 1960er Jahren: Neue Nutzungen steigern die Attraktivität eines Stadtteils, ziehen neue und zahlungskräftigere Nutzergruppen an und verdrängen die alteingesessene Bevölkerung. Auch wenn der Begriff „Gentrifizierung“ in diesem Kontext bei Jane Jacobs nicht fällt, so deutet sie genau diesen Interessenskonflikt an. Wichtiger ist ihr damals jedoch das Plädoyer zur Erhaltung des Bestandes, den sie durch großflächige Modernisierungsplanungen gefährdet sah. „Nicht ersetzt werden kann der wirtschaftliche Wert alter Gebäude, denn er ist durch die Zeit entstanden. Dieses wirtschaftliche Requisite städtischer Mannigfaltigkeit können lebendige Nachbarschaften nur erben und sich dann über die Jahre hinweg erhalten.“³⁷

In New York hat sich Jane Jacobs seinerzeit erfolgreich gegen die raumgreifenden Planungen von Robert Moses durchgesetzt; auch die Realisierung des Lower Manhattan Expressway (Lomex), eine achtspurige Schnellstraße, konnte verhindert werden. Für den Lower Manhattan Expressway, der als wichtiger Baustein in Moses' Stadtautobahnen Greenwich Village, SOHO und Little Italy queren sollte, wäre das Herz des alternativen und bürgerbewegten New York verwüstet und im Rahmen einer „Slum Clearance“ weiträumig neu bebaut worden. Nach anhaltenden Bürgerprotesten legte die Stadtregierung das Projekt 1964 schließlich zu den Akten: eine Wende in der Städtebaupolitik – und im Denkmalschutz. Heute sind das Village und SOHO die flächenmäßig größten „Historic Districts“ von Manhattan.

Aus diesem Grundkonflikt – autogerechte Großplanungen versus kleinteilige Nachbarschaften – ist auch in Europa die Denkmalpflege als Institution hervorgegangen.³⁸ Gegen die großmaßstäbliche Infrastrukturplanung steht die kleinteilige, Nutzungsgemischte Stadt mit ihren gewachsenen Strukturen. Die Vorstellung von einer verkehrs- und autogerechten Stadtplanung gehört mittlerweile der Vergan-

36 J. Jacobs (s. A 4), S. 117.

37 J. Jacobs (s. A 4), S. 119.

38 G. Vinken, *Escaping Modernity? Civic protest, the preservation movement and the reinvention of the Old Town in Germany since the 1960s*, in: M. Baumeister/B. Bonomo/D. Dieter (Hrsg.), *Cities and Societies in Transition. The 1970s in Germany and Italy*, 2017, S. 2.

genheit an. Im Vordergrund stehen eher Fragen zur Zukunft der Mobilität und den damit verbundenen Auswirkungen auf den vorhandenen Stadtraum: Neue Mobilitätslösungen sollen sich möglichst in die bestehende Stadtstruktur integrieren lassen.

Wenn heute Bestandsbauten in größerem Umfang abgerissen werden, dann geschieht das meist aus anderen Gründen. Das Primat der Innenentwicklung und der enorme Druck auf den städtischen Immobilienmärkten führt dazu, dass vorhandene Grundstücke stärker ausgenutzt werden, um möglichst viel Wohnraum schaffen zu können. Vorhandene Gebäude werden dann durch größere Gebäude ersetzt und bestehende Freiflächen nachverdichtet. Für viele Städte ist dies mittlerweile zu einer schwierigen Gratwanderung geworden.

Modelle und Maßstäbe des Städtischen

Auf der Suche nach tragfähigen Modellen für neue Stadtquartiere wird gegenwärtig das Leitbild der Gartenstadt wiederentdeckt: als „Gartenstadt des 21. Jahrhunderts“ oder „Gartenstadt 21. Grün-Urban-Vernetzt“.³⁹ In Wachstumsregionen entstehen unter dem Label „Gartenstadt“ zahlreiche größere und kleinere Stadtentwicklungsprojekte, vielfach als teilautonome Gebilde an den Rändern der bisherigen Stadt. Der Begriff Gartenstadt ist womöglich deshalb so populär, weil er zugleich städtische und ländliche Lebensqualitäten verspricht und sich viele Anforderungen nachhaltiger Stadtentwicklung darunter subsumieren lassen.

Das historische Gartenstadt-Modell von Ebenezer Howard aus dem Jahr 1898 war der Versuch, eine Alternative zur Großstadt zu schaffen und die Vorteile von Stadt und Land in einem neuen Stadtmodell zu vereinigen – oder wie Jane Jacobs es formuliert: „Sein Rezept zur Rettung der Menschen war die Vernichtung der Großstadt.“⁴⁰ In der Tat wollte Howard mit seinen neuen „Landmagneten“ einen Gegenentwurf zur Großstadt schaffen, die zugleich als Vorbild für andere Stadtneugründungen gelten sollten. Die Alternative zur Großstadt, die Howard mit seinem neuen Modell zu bieten hatte, ging ihr mit dem Blick auf das Zusammenwirken von verschiedenen städtischen Funktionen in die falsche Richtung. „Howard setzte mächtige und stadtzerstörende Ideen in Umlauf: Er war darauf gekommen, dass man, um mit dem Gedeihen einer Großstadt fertig zu werden, aus dem ganzen Organismus gewisse einfache zweckbestimmte Funktionen aussortieren müsse, um sie dann einzeln in relativ unabhängiger Weise neu zusammenzustellen.“⁴¹ Es ist also Howards Idee,

39 BBSR, Gartenstadt 21. Grün-Urban-Vernetzt, 2017.

40 J. Jacobs (s. A 4), S. 19.

41 J. Jacobs (s. A 4), S. 20.

städtische Funktionen zu trennen, was sie stört und ihrem Verständnis von Stadt als organisierte Komplexität entgegensteht. Darüber hinaus empfindet sie solche statischen Vorgaben und Leitbilder letztlich als patriarchalisch und autoritär.⁴²

Jane Jacobs betont ihrerseits die notwendigen Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land: „Große Städte brauchen dringend echte ländliche Gebiete in der Nähe, und die ländliche Bevölkerung braucht die großen Städte mit ihrer Produktivität und mit ihren vielfältigen Möglichkeiten [...]“.⁴³ Jane Jacobs stellt immer wieder klar, dass sich ihre Kritik auf die Probleme in Großstädten bezieht; in Klein- und Mittelstädten herrschen völlig andere Gesetzmäßigkeiten. Sie bezieht daher Stellung zu städtebaulichen Modellen, die – genau wie sie selbst – Alternativen zur Lösung der Großstadt-Probleme formulieren. Bereits in den 1920er Jahren gab es in Amerika eine Bewegung, die ihren Blick auf den regionalen Maßstab richtete. Zu ihren Vertretern gehörte Catherine Bauer, die ihre Gruppe als „Dezentralisten“ bezeichnete. Dahinter stand das Anliegen, über Planung im regionalen Maßstab einen Beitrag zur Dezentralisierung der Großstädte zu leisten und dabei auch das Howardsche Gartenstadt-Modell zu nutzen. Auch mit diesem Ansatz, Großstadtprobleme in einem größeren Maßstab zu betrachten, setzt sich Jane Jacobs auseinander.⁴⁴

Heute gelten polyzentrische Stadtstrukturen als viel versprechendes Modell für eine nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung. In der engen und arbeitsteiligen Verflechtung der Städte mit ihrem Umland stecken beträchtliche Potenziale, um typisch großstädtische Probleme (Bodenknappheit, Verdrängung, Verkehrsaufkommen, Stadtklima, lokale Nahrungsmittelproduktion etc.) zu lösen.

Neben der regionalen gewinnt die hyperlokale Ebene an Bedeutung: Gemeint ist der Maßstab der Quartiere und Stadtbezirke einer Stadt, die als alltägliche Lebensräume ihrer Bewohner fungieren. Begriffe wie „Kiez“, „Nachbarschaft“ oder „Community“ veranschaulichen diesen sozialräumlichen Aspekt von Quartieren, der mit Zuschreibungen wie Zugehörigkeit, Gemeinschaftlichkeit und Identifikation verbunden ist. Die raumbezogenen Attribute zur Beschreibung von Nachbarschaft (von der baulichen Charakteristik bis zur sozialen Interaktivität und zu gefühlten Attributen) stützen ein solches Verständnis. In der Stadtentwicklung werden dem Quartier als Raum- und Handlungseinheit viele positive Eigenschaften zugesprochen: als räumliche Ebene befördert es Profil- und Imagebildung, als Handlungsebene ermöglicht es angepasste Lösungen und nicht zuletzt versprechen Konzepte auf der Quartiersebene eine höhere Zielgenauigkeit.

42 J. Jacobs (s. A 4), S. 21.

43 J. Jacobs (s. A 4), S 220.

44 J. Jacobs (s. A 4), S. 21.

Auch wenn Jane Jacobs nicht explizit vom Quartier als räumliche Handlungsebene spricht, so bezieht sie sich oft auf die „Funktion von städtischen Nachbarschaften“.⁴⁵ Ihre Kernfrage lautet: Inwieweit und auf welche Weise sind Nachbarschaften fähig, soziale und wirtschaftliche Beiträge für die Gesamtstadt zu leisten?⁴⁶ Stadtteile und Quartiere haben – in großen wie in kleinen Städten – viele Spezifika, die es zu identifizieren gilt und die in entsprechenden Handlungskonzepten auf kleinmaßstäblicher Ebene herauszuarbeiten sind. Anders als von Jane Jacobs seinerzeit immer wieder betont, stellen sich Fragen zur Weiterentwicklung von Nachbarschaften zumindest heute nicht nur in Großstädten, sondern auch in Klein- und Mittelstädten.

Ästhetische Fragen des Städtebaus

Stadtgestaltung und Stadtästhetik sind nicht erst seit Camillo Sitte's „Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“,⁴⁷ das als theoretisches Werk 1889 erstmals veröffentlicht wurde, zentrale Aufgaben im Städtebau. Mit ihrer Feststellung „eine große Stadt kann niemals ein reines Kunstwerk sein“⁴⁸ relativiert Jane Jacobs jedoch die Rolle der Ästhetik auf die Stadt. „Ginge man nun an eine Großstadt oder auch nur an eine einzelne Straßennachbarschaft mit der Vorstellung heran, sie könnten wie reine Architekturprobleme durch eine disziplinierte Kunstleistung eine Ordnung erhalten, dann machte man den Fehler, Kunst an die Stelle von Leben zu setzen.“⁴⁹ Den utopischen Vorstellungen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts wie zum Beispiel der amerikanischen City-Beautiful-Bewegung wirft sie vor, dass es sich dabei eher um einen architektonischen Kult und weniger um eine soziale Reform handele. Städte sind zu komplex, um über die „Doktrin einer aufgezwungenen Kunst“ in Kunstwerke verwandelt zu werden. Jane Jacobs empfiehlt: „Die Städtebauer sollten statt dessen zu einer Methode zurückkehren, die beides, Kunst und Leben, veredelt, die das Leben in der Stadt versinnbildlicht und dazu beiträgt, klärend auf die innere Ordnung einzuwirken.“⁵⁰ Eine funktionelle Ordnung – so komplex sie auch sein mag – ist demnach notwendig. Sie ist jedoch nicht mit Eintönigkeit oder Gleichförmigkeit gleichzusetzen, sondern erfordert Akzente, Unregelmäßigkeiten und Inszenierungen, damit komplexe Stadträume, wie Jane Jacobs sie interpretiert, auch ihre ästhetische Entsprechung erlangen.

45 J. Jacobs (s. A 4), S. 78 ff.

46 J. Jacobs (s. A 4), S. 79.

47 C. Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Gesichtspunkten, Basel 2002.

48 J. Jacobs (s. A 4), S. 192.

49 J. Jacobs (s. A 4), S. 192.

50 J. Jacobs (s. A 4), S. 193.

Selbstermächtigung und produktive Unordnung

In ihren Quartiersstudien – zum Bostoner North End, aber auch in ihrem eigenen Lebensumfeld Greenwich Village – hat Jane Jacobs festgestellt, dass gerade Gegenden, die modernistischen Stadtvorstellungen zufolge aufgrund ihrer alten Bausubstanz und Kleinteiligkeit, ihrer gemischten Nutzungs- und Sozialstruktur sowie ihrer hohen Nutzungsdichte schon längst zu Slums hätten verkommen müssen, häufig ein besonders hohes Maß an Vitalität und Kohärenz aufweisen. „Nachbarschaften wie das North End widersetzen sich dem Verfall nicht trotz ihrer ungeordneten Bau-, Nutzungs- und Sozialstruktur, sondern gerade weil sie diese Eigenschaften besaßen!“⁵¹ Jane Jacobs war davon überzeugt, dass den Einwohnern mehr Autorität bei der Gestaltung ihrer Nachbarschaft zugestanden werden müsse.

Wenn heute neue Wege in der Stadtentwicklung und im Städtebau erprobt werden, dann spielen die Demokratisierung von Planungsprozessen und der Einsatz informeller Planungsinstrumente eine immer größere Rolle – die Zeiten des ausschließlich hoheitlichen Steuerns und Ordnen sind vorbei. Dabei geht es nicht lediglich um „ein bisschen mehr Bürgerbeteiligung“,⁵² sondern um grundlegende Veränderungen im Selbstverständnis von Planung und einen anderen Umgang mit Raum und Raumproduktion. Im Bild der Europäischen Stadt taucht der Bürger bislang nur als Konsument auf.⁵³ Bürger sind jedoch nicht länger nur Adressaten und Nutznießer von Planung und Planungsentscheidungen. Sie fordern ein aktives Mitspracherecht bei planerischen Entscheidungsprozessen und sie hinterfragen scheinbar unverrückbare Entscheidungen und deren Prämissen. Unter dem Begriff der „Koproduktion“ von Raum⁵⁴ werden derzeit vielerorts Konzepte erprobt, wie bürgerschaftliches Engagement in Planungsprozesse einbezogen werden kann. Dabei verändert sich nicht nur die Prioritätensetzung, sondern es entstehen häufig die spezifischeren Lösungen für den jeweiligen Ort.

Diese neue Planungskultur ist nicht nur verbunden mit informellen Planungsmethoden, sondern auch einem informellen Verständnis der Stadt – „informeller Urbanismus“ heißt das mittlerweile populär gewordene Schlagwort. Es beschreibt eine in weiten Teilen selbst organisierte, scheinbar ungeordnete oder zumindest wenig „von oben“ koordinierte Veränderung der Stadt durch lokale Akteure und

51 J. Novy, Die Entdeckung der „Mannigfaltigkeit“, in: Zeithistorische Forschung / Studies in Contemporary history; Online Ausgabe 4 (2007), Heft 3/2007, S. 459.

52 S. Willinger, Governance des Informellen. In: Informationen zur Raumentwicklung 2, 2014.

53 Ebda.

54 Bertelsmann Stiftung, Koproduktion in Deutschland, Studie zur aktuellen Lage und den Potenzialen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern, Gütersloh 2015.

Initiativen. Zumeist findet diese Stadtentwicklung „von unten“ gerade dort statt, wo herkömmliche Formen von Städtebau und Quartiersentwicklung an ihre Grenzen gestoßen sind. Informeller Urbanismus lebt von Improvisation, Innovation, Selbstermächtigung, Gemeinschaftlichkeit und vereint häufig soziale, kulturelle, ökonomische, ökologische, bauliche und ästhetische Aspekte – und vereint damit nahezu alle wichtigen Merkmale und Kriterien einer integrierten Stadtentwicklung, wie sie vor einen halben Jahrhundert auch Jane Jacobs favorisiert hätte.

Resümee: Mannigfaltigkeit ist der Schlüssel

Jane Jacobs ist eine begeisterte Anhängerin der Vielfalt von städtischen Räumen, die sie vor allem in ihrer eigenen Lebensumgebung, dem New Yorker Stadtteil Greenwich Village, über viele Jahre beobachten, studieren und erleben konnte. Die „Förderung städtischer Dynamik und Schaffung lebendiger Nachbarschaften“⁵⁵ ist ihr zentrales Anliegen; sie beklagt, dass solche Ziele seinerzeit weder wertgeschätzt wurden, noch die entsprechenden strategischen und taktischen Pläne existierten, um sie zu erreichen. Formelle Stadtplanung sieht sie von Theorien, Ideologien und Statistiken beherrscht, die den Städten letztlich ihre Vitalität berauben (archplus). Dagegen setzt sie auf die Selbstorganisationskräfte der Nachbarschaften, um die „Mannigfaltigkeit“ einer Großstadt zu befördern.

Vieles davon ist in der heutigen Planungspraxis bereits angekommen, auch wenn es immer wieder Tendenzen gibt, in die alten Mechanismen des hoheitlichen und autoritären Planens zurückzufallen. Der große und bleibende Verdienst Jane Jacobs' ist es, diesen Paradigmenwechsel seinerzeit maßgeblich mitausgelöst zu haben. Mit ihrem nachdrücklichen Plädoyer für die räumliche, bauliche und soziale Komplexität der Stadt hat sie jedoch nicht nur die Stadtplanung, sondern auch die Stadtforschung verändert: Heute gibt es im Bereich der kultur- und stadthanthropologischen Forschungen genau jene Ansätze, die Jane Jacobs in den 1960er Jahren noch weitgehend vermisst hat.

Weil sich die „organisierte Komplexität“⁵⁶ der Stadt in den letzten 50 Jahren weiter erhöht hat und unterschiedlichste Modelle und Maßstabebenen des Städtischen nebeneinander existieren, braucht es für eine Stadtplanung im großstädtischen und stadtreionalen Kontext allerdings mehr als nur die dezentrale Perspektive der vielen Nachbarschaften – so wichtig und richtig sie auch ist. Gerade in Großstädten und Großstadtregionen stellen sich Aufgaben, die räumlich und zeitlich weit über den Horizont des einzelnen Stadtbezirks hinausweisen. Diese Aufgaben lassen sich

55 J. Jacobs (s. A 4), S. 173.

56 J. Jacobs (s. A 4).

nur lösen, wenn die vielen, lokal verankerten „bottom-up“-Prozesse mit vorausschauenden und zukunftsweisenden Strategien für das große Ganze gekoppelt werden. Jede Großstadt ist mehr als nur die Summe ihrer Nachbarschaften. Jane Jacobs dürfte das kaum anders gesehen haben, denn die von ihr benannte „organisierte Komplexität“ existiert auf allen Maßstabsebenen. Zur Mannigfaltigkeit des Raums sollte möglichst ein mannigfaltiger („pluraler“) Städtebau hinzutreten, der über die alten ideologischen Gräben („Modernisten“ vs. „Traditionalisten“) hinausführt.

Magdalena Leyser-Droste

Zeitschichten – das Gedächtnis einer Stadt

Unter Gedächtnis versteht man gemeinhin die Fähigkeit, Daten und Sinneswahrnehmungen im Gehirn zu speichern und bei Bedarf ins Bewusstsein zurückrufen zu können. Der Mensch ist ohne sein Gedächtnis hilflos. Der Ausfall seines Erinnerungsvermögens durch Verletzungen kann bis zum Verlust seiner Identität führen. Es gibt Beispiele retrograder Amnesie, wo es nur ganz schwer gelang, das Gedächtnis wiederzufinden. Bruchstückhaft oder schichtenweise kommen Erinnerungen an die Vergangenheit des Betroffenen zurück, wenn er sich durch Objekte und Orte an vergangene Erlebnisse erinnert fühlt. Die Analogie zur Stadt kann zwar nur metaphorisch sein, aber auch in der Stadtforschung wird von Organismen, Strukturen, Vitalität und Identität im Zusammenhang mit Siedlungstätigkeit gesprochen. Aber kann ein Ort ein Gedächtnis haben? Kann er vielleicht sogar sein Gedächtnis verlieren?

Die vorliegende Studie unterstellt jedem Ort ein Gedächtnis, das allerdings nicht von der Stadt selbst, sondern bestenfalls wie eine lebendige, mehrdimensionale Landkarte von Siedlungsforschern, Politikern, Stadtplanern und nicht zuletzt von seinen Einwohnern, der Stadtgesellschaft am Leben gehalten wird. Kommt es zu Amnesien, reagiert auch dieser Organismus, ähnlich wie ein Gehirn, mit Infarkten und Verödungen bestimmter Regionen. Symptome sind Leerstände und tote Innenstädte, die bis zum Identitätsverlust einer Stadt führen können. Die Wiedererweckung des Erinnerungsvermögens durch das Freilegen von Zeitschichten und historischen Zusammenhängen kann für die Zukunftsfähigkeit und Lebensqualität eines Gemeinwesens ebenso überlebenswichtig sein wie für gedächtnisbegabte Lebewesen.

Diese Erkenntnis führte zu einem Projekt, in dem mehrere Orte in schrumpfenden Regionen auf die hier genannten Symptome hin untersucht wurden. Für diesen Beitrag wurde die Stadt Villmar als typisches Beispiel ausgewählt. Neben der Methode der Analyse (Anamnese) sollen die Befunde und Zukunftspotenziale von Städten mit Gedächtnis verdeutlicht werden.

1. Stadtmorphologie: Zugang und Fundament für eine qualitätsvolle Entwicklung historisch geprägter Strukturen

Jede Stadt und jedes Siedlungsgebiet ist ein Gefüge aus Gebäuden, Straßen, Plätzen und Freiräumen. Die Verteilung und Ordnung der Baukörper ist das sichtbare Ergebnis des jeweiligen Stadtentwicklungsprozesses als Zusammenspiel von Transformation und Verstetigung, die Rückschlüsse über die jeweilige Bau- und Siedlungsgeschichte ermöglichen.

Erst die Analyse der vorhandenen Gebäude- und Bebauungsstruktur zeigt u. a. Dominanzen einzelner Bauepochen, die Zeugnis von wirtschaftlichen oder kulturellen Blütezeiten geben können. Transformations- und Verstetigungsprozesse laufen in der Regel simultan. Dass Straßengefüge, Gebäudegruppen und städtebauliche Ensembles über Jahrzehnte hinweg in unveränderter Form erhalten bleiben, kann mehrere Gründe haben: fehlende Bauaktivität, unattraktive Lagen, die bewusste Entscheidung für historisch erhaltene Bau- und Stadtstrukturen,¹ oder die Entwicklung und praktische Umsetzung der Denkmalpflegegesetzgebung.

Lokale Interessen und gesellschaftliche Kräfte haben ebenfalls starken Einfluss auf den Entwicklungsprozess. Deshalb ist jede Stadt Ausdruck ihrer spezifischen Entwicklungsgeschichte und „[...] auch ein Symbol dieser kollektiven Ziele [...]. Mit der Sprache selbst bleibt sie das größte Kunstwerk des Menschen.“² Allein eine sensible Analyse der Baustruktur entwickelt ein zusammenhängendes Bild dieser Sprache und der wirtschaftlichen, sozialen und historischen Situation von Wachstumsmustern, Strukturveränderungen und Brüchen im Kontext einzelner Bauentwicklungsphasen. Die isolierte Betrachtung einzelner Zeitschichten ermöglicht Erkenntnisse zu einzelnen Phänomenen innerhalb eines Zeitraumes.

1.1. Betrachtungsraum: historisch geprägte Ortskerne in schrumpfenden Regionen

Bauliche Veränderungsprozesse werden maßgeblich bestimmt durch die Interessenslage an Grund und Boden. In attraktiven Lagen gibt es eine erhöhte Nachfrage, die häufig zu gesteigerter Nutzungsintensität führt. Nachverdichtungs- und Anpassungskonzepte führen oft zu Brüchen und Veränderungen im städtebaulichen Gefüge der Stadt und sind gleichzeitig Ausdruck ihrer baulichen Entwicklungsschritte. Sie sind selbstverständlicher, struktureller Bestandteil der wachsenden Stadt. Rückläufige Einwohnerzahlen hingegen führen zu einem Überhang an

1 Vgl. beispielhaft: M. Voss, Weiterbauen 1945. Der Wiederaufbau des Prinzipalmarktes, in: A. Tigge-mann (Hrsg.), Architekturführer Münster / Münsterland, Bauten und Projekte seit 2006, Berlin 2017.

2 L. Mumford, The Culture of Cities, New York 1938, S. 5. „[...]and a symbol of those collective purposes [...]. With language itself, it remains man's greatest work of art.“

Wohnraum zunächst in unattraktiven Wohnlagen. Die Folge sind Nachfrage- und Nutzungsmangel und in weiterer Folge Leerstand und Verfall.

Historisch geprägte Stadtquartiere erfreuen sich ungebrochener Beliebtheit. Saniert und herausgeputzt sind sie Touristenmagnete und Imagefaktoren. In Regionen mit Schrumpfungsprozessen zeigen aber insbesondere diese Standorte Probleme. In Ortskernen mit stetig rückläufigen Einwohnerzahlen sind generell Leerstände und Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf zu erwarten. Unverständlichlicherweise ist aber in vielen dieser Gemeinden eine weitere Ausweisung von Wohnbauland zu beobachten. Baulandflächen sollen zusätzliche Bewohner für den Standort gewinnen, während Untersuchungen zeigen, dass sich ein rückläufiger Bevölkerungstrend dadurch nicht aufhalten lässt.³

Baulandneuausweisung wirkt sich negativ aus, wenn die Ortsansässigen in die ausgewiesenen Gebiete wechseln und so weiteren Leerstand in Bestandsimmobilien verursachen, insbesondere in den noch mischgenutzten Ortskernen. So wachsen die Ortsränder, während die dazu gehörigen Ortskerne weiter leerfallen. Mit der Neuausweisung von Wohnbauland verfolgen die Kommunen zwar das Ziel, Bauwilligen die Möglichkeit zu bieten, den aktuellen Vorstellungen und Bedürfnissen entsprechenden Wohnraum zu errichten, aber die im Vergleich zum Umland dichter bebauten Grundstücke und im Ensemble verwobenen Gebäudestrukturen der Ortskerne gehören dadurch erst gar nicht zu den begehrten und attraktiven Lagen der Haus- und Wohnungssuchenden. Lagen an Durchgangsstraßen und der für die Bauherren schlecht kalkulierbare Sanierungsaufwand bestehender historischer Gebäude sind oft ein weiteres Argument für einen kontraproduktiven Neubau am Ortsrand.

„Wenn von schrumpfenden Regionen die Rede ist, geht es meistens um die Ortskerne: Verwaiste Zentren, in denen es schon seit Jahren keinen Bäcker oder Metzger mehr gibt und wo in den halbverfallenen Häusern an der Durchgangsstraße schon lange keiner mehr wohnt.“⁴ Die Bereitschaft zum Kauf innerörtlicher Immobilien sinkt und der Anpassungsdruck dieser Liegenschaften wächst. Diese Herausforderung erfordert ein Umdenken von der stets wachsenden Stadt mit stetiger Nachfrage nach vorhandenen und neuen Häusern hin zu einer qualitätsvollen Weiterentwicklung ohne Wachstum. „Viele deutsche Dörfer nehmen damit voraus, was für immer mehr Regionen der Welt Alltag werden könnte: Sie werden zu Testfeldern

3 Vgl. BBSR, *Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung* (Hrsg.), *Flächenverbrauch, Flächenpotentiale und Trends 2030*, Bonn 2014, S. 18.

4 J. Lembke, *Häuser auf dem Land: Problemfall Eigenheim. Das Einfamilienhaus ist Traumziel der Deutschen. Doch viele alte Siedlungen werden für Eigentümer und Kommunen zur Last*, in: FAZ, 17.05.2017.

der (demografischen) Post-Wachstumsgesellschaft und darin liegt eine große Chance – auch für das Land“.⁵ Soll diese Chance genutzt werden, dürfen weitere Ausweisungen von Einfamilienhausgebieten nicht der Weg sein, um der weiteren Entleerung der Zentren gegenzusteuern und im Ort lebende und neue Bewohner für den Standort zu gewinnen.

Anpassungsstrategien im Hinblick einer Stärkung der Innenentwicklung und Förderung von Bestandsimmobilien für Umbau- und Anpassungsmaßnahmen könnten z.B. alternatives Ziel der Konzepte und Initiativen sein. Hilfreich wären individuelle Konzepte, die von den Bewohnern und Nutzern angenommen werden. Städte mit vermeintlich ähnlichen Problemlagen unterscheiden sich im Detail erheblich. Eigene Charakterzüge und individuelle Ausprägungen werden erst nach sorgfältiger Analyse deutlicher. Die Stadtsilhouette mit ihren ortsbildprägenden Gebäuden und einer individuell gewachsenen baulich-physischen (morphologischen) Stadtstruktur ist letztendlich der Ausgangspunkt für zielgerichtete Konzepte zur Stärkung der Ortskerne.

1.2. Betrachtungszugang: Stadtmorphologie – die räumliche Textur der Stadt

Mit Stadtmorphologie ist die physische Form des gebauten Raumes gemeint. Aufbauend auf den (genetischen) Begriff Morphologie, den Goethe für die Lehre von der Bildung von Formen insbesondere in der Botanik einführte,⁶ wird darunter die zwei- und dreidimensionale Gestalt der baulich-physischen Struktur der Stadt verstanden. „Sie bildet sich aus den Formen der Netze, den Formen der Blöcke und Gebäude, sowie aus der Integration sonstiger, den Raum formender Elemente [...] z.B. Bahnlinien, Flüsse und Kanäle.“⁷ Die Analyse dieser Formen und Zusammenhänge ist der Forschungsgegenstand der Stadtmorphologie (Stadtgestaltforschung⁸). Weitere Aspekte sind die Erforschung der zeitlichen Veränderungen der physischen Form sowie der Blick auf die Akteure und Prozesse als Ursache und Verantwortliche der Transformationen.⁹ Die enge Verknüpfung von Stadtmorpho-

5 St. Kröhnert/E. Kuhn/M. Karsch/R. Klingholz, Die Zukunft der Dörfer. Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang, Köln 2011, S. 4.

6 J. W. Goethe, Versuch die Metamorphose der Pflanzen zu erklären, Gotha 1790. Digitalisat und Volltext im Deutschen Textarchiv: www.deutschestextarchiv.de/book/view/goethe_metamorphose_1790?p=10 [30.08.2018].

7 G. Curdes, Stadtstruktur und Stadtgestaltung, Stuttgart 1993, S. 63.

8 H. Heineberg, Geographische Stadtmorphologie in Deutschland im internationalen und interdisziplinären Rahmen, in: P. Gans/A. Prieb/R. Wehrhahn (Hrsg.), Kulturgeographie der Stadt (Kieler Geographische Schriften 111), 2006, S. 1.

9 V. Oliveira, Urban Morphology. An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities, Switzerland 2016, S. 2.

logie und Stadtform zeigt sich deutlich in der anglo-amerikanischen Diskussion, die gar nicht zwischen „urban morphology“ und „urban form“ unterscheidet.¹⁰

Die Untersuchung der genannten Wechselwirkungen reicht zurück bis in die Antike.¹¹ Idealplanungen und Strukturkonzepte sind seit dem 19. Jahrhundert in zahlreichen Disziplinen, besonders in der Geographie, beheimatet, aus der sich die Forschungsbereiche *Geographie ländlicher Siedlungen* und *Stadtmorphologie* als Subdisziplinen herausgebildet haben. Mit zunächst überwiegend deskriptivem Charakter und ausgehend vom Stadtplan als wichtigstes Werkzeug bei der Analyse von Grundrissen und der Bausubstanz von Städten, konzentrierte sich die Stadtgeographie zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Deutschland auf die Stadtmorphologie und die Entstehungsgründe für urbane Orte.¹² Nach stark sozialwissenschaftlich ausgerichteten Phasen entwickelten „sich in der Humangeographie verschiedene Ansätze [...], die dem Materiellen bzw. visuell Wahrnehmbaren wieder eine stärkere Aufmerksamkeit geben“.¹³ In der Stadt- und Architekturgeschichte sowie der Bau- und Kunstgeschichte ist die Erforschung von Städten und deren Entwicklung und stadthistorischer Zusammenhänge ebenso selbstverständlich wie in den Entwurfs- und Planungsdisziplinen. Planungen und Entwürfe werden für einen bestimmten Ort und Kontext entworfen. Das bestehende Gefüge ist der Ausgangspunkt und der Rahmen für anspruchsvolle städtebauliche Konzepte und architektonische Entwürfe. Ausgehend von der Annahme, dass „die Welt der architektonischen Formen [...] gegenüber der Welt der sich in ihnen abspielenden Funktionen eine gewisse Autonomie [besitzt] und die Regeln, nach denen sich die Formen verändern und untereinander verbinden, zu einem autonomen System gehören, das für sich analysierbar ist“,¹⁴ bietet die morphologische Betrachtungsweise Inspirationen für eine sensible Weiterentwicklung des jeweiligen Ortes.¹⁵

Die Forschung zur Stadtmorphologie zeigt im internationalen Vergleich unterschiedliche Ausgangslagen und im Schwerpunkt differenzierte Ansätze.¹⁶ Die im

10 Ebda., S. 2.

11 Schriften von Platon und Aristoteles, Planungen von Vitruv, Konzepte von Leonardo da Vinci bis Dürer oder „Die Utopia“ von Thomas Morus zeugen von der Auseinandersetzung mit dem Thema Idealstadt.

12 B. Hofmeister, The study of urban form in Germany, in: *Urban Morphology* 8, 2004, S. 3.

13 R. Kazig/C. C. Wiegandt, Zur Stellung von Architektur im geographischen Denken und Forschen, in: *Wolkenkuckucksheim. Internationale Zeitschrift zur Theorie und Wissenschaft der Architektur* 10 (2006), S. 1 f.

14 S. Malfroy, in S. Malfroy/G. Caniggia, *Die morphologische Betrachtungsweise von Stadt und Territorium*, ETH Zürich 1986, S. 181.

15 E. Raith, *Stadtmorphologie. Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten*, Wien 1998, S. 7, 12, 37 ff.

16 Vgl. hierzu: *Urban Morphology is the Journal of the International Seminar on Urban Form (ISUF)*, www.urbanform.org [30.08.2018].

Detail variierenden Definitionen werden in der Forschungsliteratur drei unterschiedlichen Zugängen zugeordnet:¹⁷

- ▷ Der erste und allgemeine Ansatz der Stadtmorphologie beschäftigt sich mit dem Studium der gebauten Form,¹⁸ dem Wesen der Form und ihren Strukturprinzipien¹⁹ sowie mit der Wissenschaft von der Form und den diese beeinflussenden Faktoren.²⁰
- ▷ Ein weiterer Ansatz zielt auf den Untersuchungsgegenstand und das gebaute Gefüge der urbanen Form und der Menschen und Prozesse, die sie formten.²¹ Dabei wird die Vielschichtigkeit von einzelnen Gebäuden, Parzellen, Straßenblöcken und Straßenmustern, die die Struktur der Stadt ausmachen, untersucht, um die Entwicklung der Stadt zu verstehen.²²
- ▷ Ein dritter Zugang erforscht die *Prinzipien oder Regeln des Städtebaus*.²³ Sämtliche Komponenten der Entwicklung einer Stadt als menschlicher Lebensraum, von ihren Entstehungsjahren bis hin zu ihren anschließenden Transformationen, werden durch die Stadtmorphologie identifiziert und zerlegt.²⁴

Die aktuelle Forschung zur Stadtmorphologie verknüpft die verschiedenen Definitionszugänge auf vielfältige Weise unter der zusammenfassenden Definition: „Urban morphology is the study of human settlements, their structure and the process of their formation and transformation.“²⁵

2. Zeitschichten – eine stadtmorphologische Betrachtungsmethode

Die vorliegende Darstellung will das „Gedächtnis“ der Stadt nutzen und konzentriert sich deshalb auf die Stratigraphie der baulichen Strukturen: Die bestehen-

17 S. Marshall/O. Çalişkan, A Joint Framework for Urban Morphology and Design, in: *built environ* 37 (4/2011), S. 409-426, S. 412. Weitere Ausführungen dazu siehe: V. Oliveira (s. A 9), S. 3 mit Hinweisen zu den Anmerkungen 18-24.

18 R. Cowan, *The dictionary of urbanism*, Tisbury 2005.

19 H. Meyer, Plan analysis, in: T. Jong/D. van der Voordt (Hrsg.) *Ways to study and research: urban, architectural and technical design*, Amsterdam 2005, S. 125-135.

20 E. Lozano, *Community design and culture of cities*, Cambridge 1990.

21 The Urban Morphology Research Group (UMRG), in the School of Geography, Earth and Environmental Sciences at the University of Birmingham, is the major centre in the United Kingdom for the study of the geographical aspects of urban form, vgl. www.birmingham.ac.uk [30.08.2018].

22 P.J. Larkham, *Understanding urban form?*, in: *urban Design* 93 (2005).

23 E. Gebauer/I. Samuels, *Urban morphology: an introduction*, in: joint centre for Urban Design, Research Note 8, Oxford 1981.

24 A. V. Moudon, *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field*, in: *Urban Morphology* 1/1997, S. 3-10.

25 K. Kropf, *The Handbook of Urban Morphology*, Cichester / West Sussex 2017, S. 9.

den Gebäude werden in das zeitliche Gefüge der gesamtstädtischen Entwicklung des Ortes gestellt und die ortsspezifischen Wachstumsmuster visualisiert. Die Deonstruktion der Gebäudeentwicklung visualisiert prägnante und ortsspezifische Entwicklungslinien und -muster; die städtebauliche Prägung des Ortes als Folge additiver Gebäudeentwicklungsschritte wird sichtbar. Verstetigungs- und Transformationsmuster in Zuordnung der jeweiligen Bauepoche werden ebenfalls visualisiert und ermöglichen die Zuordnung städtebaulicher Zusammenhänge zu den jeweiligen baulichen Veränderungen. Stärken, Schwächen und Bedarfe können mit den jeweiligen Entwicklungsschritten in Zusammenhang gesetzt und dadurch beurteilt werden.

Basierend auf der These, dass sich städtebauliche Mängel und Qualitäten im Kontext ihrer Entwicklung einordnen und beurteilen lassen, will diese Arbeit vorhandene Situationen im Zusammenhang mit den Entwicklungslinien und Planungsperspektiven betrachten. Die stadtmorphologische Untersuchung als Analysezugang und Planungsbaustein soll die Strukturen einer Stadt (Gedächtnis) verstehen und damit das Fundament für städtebauliche Anpassungs- und Entwicklungsmaßnahmen stärken.

Ziel meiner Studie war die Herausarbeitung der stadtmorphologischen Struktur eines Ortes neben verwertbaren Aussagen zur städtebaulichen Gestalt, städtebaulichen Mängeln und ortsspezifischen Qualitäten im Hinblick auf mögliche Entwicklungspfade. Geprüft und gewichtet werden Verstetigung und Transformation sowie städtebauliche Funktions- und Nutzungsfähigkeit. Die Suche nach Qualitätsmerkmalen folgt auch hier der Analogie zum Gedächtnis und schließt daher die Frage nach der Orts-Identität mit ein, und auch die Wohnbedarfe der Bevölkerung sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Folgende Fragestellungen standen im Fokus der Untersuchung:

1. Wie ausgeprägt zeigen sich stadtmorphologisch differenzierte Texturen, die den einzelnen bauhistorischen anhand der aktuellen Gebäude in Zuordnung ihrer jeweiligen Entstehungszeit Zeitschichten zugeschrieben werden können?
2. Werden die Verstetigungs- und Transformationsmuster des Ortes durch die differenzierte Darstellung und Betrachtung der Zeitschichten deutlich herausgestellt und lassen sich auf diese Weise Nutzungsverlagerungen, Nutzungskonkurrenzen, Mängel und Qualitäten der baulichen Situation visualisieren?
3. Welche Wohnwünsche haben die Bewohner? Wie lassen sich diese Bedarfe mit der aktuellen Gebäudesituation mit Blick auf eine qualitätsorientierte Stadtentwicklungsplanung und Zentrumsbelebung verknüpfen?

2.1. Auf den Spuren der gewachsenen Baustruktur – Methodisches Vorgehen im Projekt

Die Problematik leerfallender Ortskerne in Regionen mit anhaltenden Stagnierungs- und Schrumpfungprozessen war ein wichtiges Ergebnis im ILS Fokusprojekt „Suburbane Wohngebiete unter Stagnation und Schrumpfung“.²⁶ Um die Situation dieser Orte besser zu verstehen, wurde die stadtmorphologische Struktur anhand fünf ausgewählter Fallbeispiele²⁷ untersucht. Grundlage der Analyse waren u. a. aktuelle und historische Karten und das Denkmalpflegekataster, das neben den eingetragenen Denkmälern auch die fachliche Begründung für die besondere Gebäudequalität und den damit verbundenen Denkmaleintrag und das Gebäudealter in den meisten Fällen mitliefert. Als aussagekräftigste Datengrundlage für die morphologische Untersuchung im Hinblick auf eine Aussage zur baulichen Entwicklung und der städtebaulichen Zusammenhänge wurde das Baualterskataster²⁸ gewählt, weil es die vorhandenen Gebäude ihren Entstehungsjahren zuordnet und in Baualtersklassen in Zehnerschritten differenziert darstellt.

Dargestellte Schichten (9):

- | | |
|---------------------|---------------|
| (1) vor 1910 | (2) 1910-1945 |
| (3) 1946-1959 | (4) 1960-1969 |
| (5) 1970-1979 | (6) 1980-1989 |
| (7) 1990-1999 | (8) 2000-2009 |
| (9) 2010 und später | |

Die detaillierte Betrachtung und Auswertung der Bauentwicklung in den fünf ausgewählten Orten Arnsberg, Villmar, Ibbenbüren, Alsfeld und Baumholder fördert vielfältige Pfadabhängigkeiten der städtebaulichen Entwicklung dieser Orte zu Tage, die bei der aktuellen Bestandsentwicklung und der Neubaugebietsplanung große Hilfen bieten können.

Obwohl die Fallbeispiele unterschiedlichen Demographietypen²⁹ zugeordnet werden und unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich der Stadtentwicklung zu beobachten sind, zeigte die stadtmorphologische Betrachtung der ausgewählten Orte nahezu deckungsgleiche Muster und vergleichbare Ergebnisse. Aus

26 ILS Eigenforschungsprojekt: Suburbane Wohngebiete unter Bedingungen von Stagnation und Schrumpfung 2014-2017.

27 Die Auswahl der Fallbeispiele erfolgte auf der Grundlage der Ergebnisse des ILS Projektes: „Homes-uP – Single-Family-Homes under pressure“, vgl. www.ils-forschung.de/index.php?lang=de&s=forschungsprojekte_details&id=41 [30.08.2018].

28 Bezugsnachweis der Lizenzen: infas 360 GmbH, Bonn 2017.

29 Wegweiser Kommune, Informationssystem der Bertelsmann Stiftung, vgl. www.wegweiser-kommune.de/demographietypen [30.08.2018].

diesem Grund fokussiert dieser Beitrag auf den hessischen Ort Villmar, um die Zusammenhänge und ortsspezifischen Regeln des Wachstums und den damit verbundenen Transformationen zu verstehen, um darauf aufbauend die Bedarfe an die aktuelle Stadtentwicklungsplanung zu erkennen. Ein Interview vor Ort mit dem Bürgermeister und Gespräche mit der Stellvertretenden Bauamtsleiterin vertieften die Untersuchungen. Um die Bedarfe der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Wohnvorstellungen besser zu verstehen, wurde eine Befragung (mit Fragebogen) von Bauwilligen zu ihren Neubauwünschen durchgeführt.

3. Zeitschichten – Ergebnisse der Studie in Villmar

Die „stabile ländliche Gemeinde“³⁰ Villmar liegt im Lahntal zwischen Westerwald und Taunus im mittelhessischen Landkreis Limburg-Weilburg, etwa 10 km Kilometer östlich von Limburg. Mit den umliegenden Dörfern Aumenau, Falkenbach, Langhecke, Seelbach und Weyer bildet Villmar einen Marktflecken mit knapp 7.000 Einwohnern im ländlichen Raum des Regierungsbezirks Gießen³¹ und nimmt als Gemeindemittelpunkt die zentralörtlichen Funktionen wahr. Die Kerngemeinde Villmar zählt ca. 3.000 Bewohner.³²

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist Villmar durch die Lahntalbahn mit Gießen, Limburg und auch Koblenz verbunden. Regionalbahnen der Hessischen Landesbahn verbinden den Ort mit dem nächsten Fernbahnhof in Limburg Süd und der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main. Dem Bahnhofsbau am Lahnufer folgte der Bau der Lahnbrücke aus Lahnmarmor, die Villmar mit dem regionalen Straßennetz verbindet. Der Lahnwanderweg und der stark frequentierte Radwanderweg R7 entlang der Lahn führen Touristen in den Ort und bieten den Bewohnern neben



Abb. 1: Villmar, Foto: M. Leyser-Droste.

30 Ebd., die Gemeinde Villmar ist dem Demographietyp 1 – Kleinere stabile ländliche Städte und Gemeinden – zugeordnet.

31 Datenblatt: LK Limburg-Weilburg (533): Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2013 im Regionalvergleich, Hessisches Statistisches Landesamt (2015), Berechnungen der HA Hessen Agentur GmbH. Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2030 im Regionalvergleich, Bevölkerungsvoraus-schätzung der HA Hessen Agentur GmbH (2015).

32 Stand 30.06.2017, vgl. <https://marktflecken-villmar.de/einwohnerzahlen>, [24.07 2018].

den Wassersportmöglichkeiten zusätzliche Sport- und Freizeitangebote. Der bereits im 11. Jahrhundert urkundlich erwähnte Ortskern ist sowohl in der städtebaulichen Figuration als auch durch prägnante Gebäude im Ortszentrum historisch geprägt.

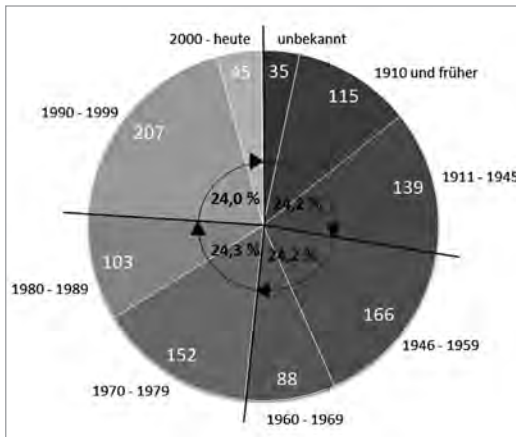


Abb. 2: Anzahl der Gebäude gemäß der Entwicklungsphasen; Grafik: M. Leyser-Droste.

3.1. Schichten der baulichen Entwicklung – Visualisierung der Strukturveränderung in Villmar

Erst auf den zweiten Blick erschließen sich die nach 1945 neu erschlossenen Einfamilienhausgebiete, die nahezu dreiviertel des Gebäudeanteils des Ortes ausmachen. Die Analyse zeigt sowohl die Nachverdichtungsschritte wie auch die mehrstufigen Ortserweiterungs- und Suburbanisierungsphasen. Die der Untersuchung zugrunde liegenden neun Baualtersklassenschritte wurden für diesen Artikel in den folgenden Darstellungen auf vier Zeitschichtenblätter zusammen-

gefasst, um die bauhistorischen und stadtmorphologischen Entwicklungslinien vereinfachter und damit übersichtlicher darzustellen. Insgesamt verteilt sich der Gebäudeanteil auf die jeweiligen Entwicklungsphasen wie folgt:

3.1.1. Entwicklung bis 1945

Die vorhandenen Gebäude aus den Jahren vor 1910 bestimmen bis heute das Stadtbild des Ortskernes. Die zwischen 1746 und 1749 errichtete Pfarrkirche St. Peter und Paul übernimmt in der Stadtsilhouette eine prägende Wirkung. Bis 1945 wurden im Ortskern neue Gebäude anstelle abgerissener Gebäude errichtet, wie zum Beispiel der heutige Rathausbau, der 1927 anstelle des abgebrochenen Fachwerkhäuses von 1702 in der historischen Ortsmitte entstand. Der erhaltene, einst nördliche Teil „der alten Siedlung, begrenzt vom Graben als historischem Grüngürtel, der Burgstraße und der Limburger bzw. Weilburger Straße“³³ steht als Gesamtanlage unter Denkmalschutz und ist dadurch als „kleinteilig bebautes Geviert mit meist verputzten, teilweise hervorzuhobenden Fachwerkhäusern“³⁴ im Bestand gesichert

33 Inventarliste der Kulturdenkmäler in Hessen des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen, vgl. <http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/filter/> [30.08.2018].

34 Ebda., Gesamtanlage Villmar.



Abb. 3: Gebäude vor 1945 erstellt;
Zeichnung: M. Leyer-Droste; S. Willems.



Abb. 4: Gebäudealtersklassen bis 1969;
Zeichnung: M. Leyer-Droste; S. Willems.

und von kleinteiligen Wegenetzen, Mauerresten der 1803 in weiten Teilen niedergelassenen alten Ortsbefestigung sowie von Grün- und Freiflächen geprägt.

Bis heute ist der gesamte Ortskern von der Entwicklung bis 1945 bestimmt, d. h. ein Ergebnis der historischen Stadtgeschichte und der stadtmorphologischen Entwicklung im Zusammenspiel mit den topographischen Rahmenbedingungen. Durch seine netzförmige Siedlungsstruktur ist der Ort mit den benachbarten Gemeinden und dem tiefer liegenden Lahntal verbunden. Entlang des Straßennetzes überwiegt die Straßenrandbebauung in Form der zweiseitig gewachsenen Reihenbebauung vornehmlich aus Einzel- und Doppelhäusern. Gebäude aus verschiedenen Bauepochen und verschiedenen Stilrichtungen wechseln sich ab; Fachwerkhäuser aus dem 18. Jahrhundert stehen neben Gründerzeitarchitektur und Gebäuden mit Jugendstilelementen. Parzellen in unterschiedlicher Größe und Ausrichtung verweisen auf die additiv gewachsenen Strukturen. Entsprechend einer typischen Dorf- oder Kleinstadtstruktur zeigt die Mischnutzung ein Zusammenspiel von Wohnhäusern, Geschäften, Dienstleistungsbetrieben, Landwirtschaftsgebäuden und öffentlichen Gebäuden (wie z. B. das im Ortsmittelpunkt gelegene Rathaus).

3.1.2. Entwicklung zwischen 1945 und 1969

Ab 1946 sind Neubaugebieterschließungen und Stadterweiterung prägend. Neben einigen Parzellen im südlichen Ortsteil wuchs Villmar mit neuen Straßenzügen und gleichförmiger, großzügiger Parzellierung am nördlichen Hang der Ortsgrenze und verdoppelte in etwa seine Ortsfläche. Es entstand eine eigenständig wirkende Stadterweiterung aus Wohnhäusern, abseits der bestehenden und bis heute ausgeprägten Wegebeziehungen zu den umliegenden Ortschaften.

3.1.3. Entwicklung zwischen 1970 und 1989

In den Jahren ab 1970 zeigte sich auch in Villmar der in Deutschland ausgeprägte Suburbanisierungsprozess und die damit einhergehende Schaffung von großflächigen Einfamilienhausgebieten am Stadtrand. Abgesehen von kleineren Nachverdichtungen in der Ortsmitte südlich der Pfarrkirche St. Peter und Paul wuchs das Einfamilienhausgebiet der Nachkriegszeit ortsabgewandt am nördlichen Ortsende auf die doppelte Größe. Die zweckmäßig rasterförmige, überwiegend rechtwinklig angelegte Straßenkonzeption nimmt keine Rücksicht auf gewachsene Strukturen und ist durchweg landschafts- und geländeunabhängig konzipiert. Das Wohngebiet wurde angenommen, denn die Wohnvorstellungen vom Haus im Grünen, die Entwicklung des motorisierten Verkehrs und auch die damals steigenden Bevölkerungszahlen unterstützten diese Entwicklung.

3.1.4. Entwicklung ab 1990 bis heute

Seit 1990 wurden die bereits ausgewiesenen Flächen bebaut und entlang der bestehenden Straßen in den Erweiterungsgebieten vervollständigt. Ein weiteres Einfamilienhausgebiet im Osten des Ortskerns wurde ausgewiesen mit einer etwas höheren Bebauungsdichte und einem kleinteiligeren Wegenetz. Die Zeitschichtenabfolge zeigt deutlich die 1990 beginnende Verlagerung der örtlichen Versorgung. Damit änderte sich das strukturelle Gefüge des Ortes entscheidend. Mit dem Bau der Supermärkte im Neubaugebiet außerhalb des Ortes und dem Nachzug einiger Gewerbetreibender verlagerte sich die Versorgung der Bevölkerung mit Waren für den täglichen Bedarf ins Neubaugebiet. Es veränderten sich Kaufverhaltensmuster und die Intensität der Begegnungen. Die Kommunikation im Ortskern wurde zunehmend geringer. Der notwendig erscheinende Bau von Schulen, Sporteinrichtungen und Freizeitstätten im Neubaugebiet verstärkte diese Entwicklung.

Das Angebot auf der grünen Wiese wurde für die Gewerbetreibenden des Ortskerns existenzbedrohend: Ladenlokale im Ortskern fallen seither leer. Das jüngst erschlossene Neubaugebiet im Südwesten des Ortskerns bindet die neuen Bewohner räumlich wieder näher an den alten Ortsmittelpunkt an. Städtebaulich rückt der Ortskern dadurch wieder etwas mehr ins Zentrum der Gemeinde.



Abb. 5: Gebäudealtersklassen bis 1989;
Zeichnung: M. Leyser-Droste; S. Willems.



Abb. 6: Gebäudealtersklassen bis 2016;
Zeichnung: M. Leyser-Droste; S. Willems.

3.2. Mängel und Problemzonen

Bei genauerer Betrachtung der Bausubstanz lassen sich Nutzungsprobleme und Gebäudemängel im Ortskern erkennen. Einige stark sanierungsbedürftige Gebäude zeigen erkennbaren Sanierungsstau. Marode Fassaden, sanierungsbedürftige Dächer, zerstörte Gebäudeteile bis hin zu Gebäuderuinen zeugen von einer besseren Zeit.

Es ist erkennbar, dass einige der Gebäude aus der Zeit vor 1945 nicht den aktuellen Bedarfen der Wohnungssuchenden und Kaufinteressenten entsprechen. Ihre Bausubstanz ist energetisch nicht auf dem technisch aktuellen Stand. Einige zum Teil sehr kleine Häuser mit sehr kleinen Wohnungen und fehlenden privaten Freiflächen am Haus entsprechen nicht mehr den gewünschten Wohnstandards. Auf Grundlage der Daten des Amtes für Bodenmanagement Limburg an der Lahn³⁵ wurden im März 2017 für Villmar 43 Leerstände erhoben.³⁶ Teilweise besteht hoher Hand-

35 Grundlage ist hier die Erhebung des Automatisierten Leerstandskataster Hessen (ALH) für die Gemeinde Villmar, die am 20.03.2017 erfolgte.

36 Bauamtsseitig wurde darauf hingewiesen, dass die Leerstände noch nicht aktuell mit dem Einwoh-

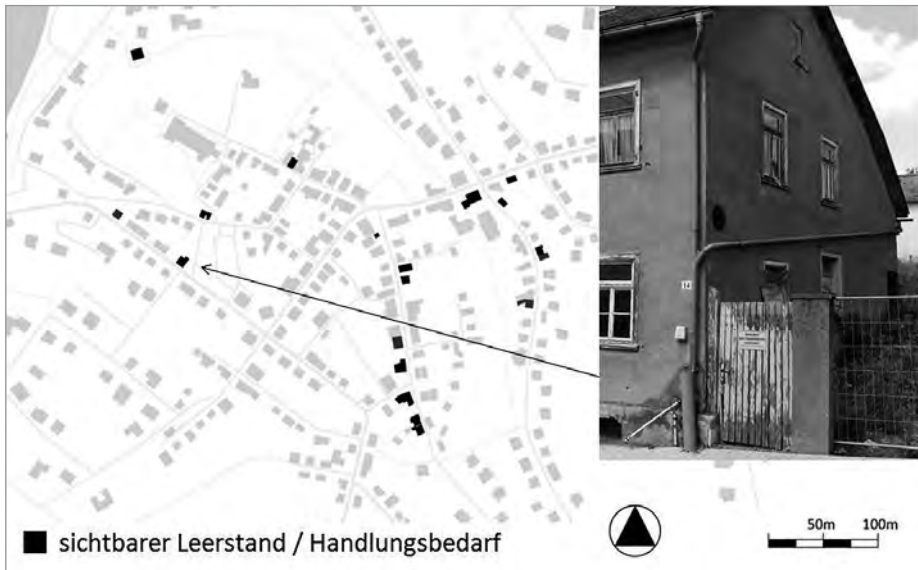


Abb. 7: Problembelastete Flächen und Gebäude; Zeichnung: M. Leyser-Droste; S. Willems.

lungsbedarf, da akuter Gebäudeverfall bereits begonnen hat. Die teilweise dichte, verwinkelte Bebauung zeigt eine hohe Verschattung und verminderte Belichtung der Wohnungen insbesondere in Kombination mit den in früheren Zeiten üblichen geringeren Fensteranteilen. Die fehlende Pufferzone zwischen Straßenraum und Hauseingang führt zu Lärmbelästigung durch den Ortsdurchfahrtsverkehr. Die fehlenden privaten Freiflächen am Haus führen zu Nutzungskonkurrenzen zwischen den Wohnwünschen der Bewohner und dem von Durchgangsverkehr geprägten Straßenraum.

3.3. Orte und Strukturen mit positiver Ausstrahlung

Historische Gebäude wie das Rathaus, das Bauamtsgebäude, die Pfarrkirche St. Peter und Paul inmitten des denkmalgeschützten Grüngürtels und einige imposante hinübergerettete Fachwerkhäuser geben dem Ort ein werbewirksames Bild, das in Imagebroschüren, Flyern und kommunalen Internetauftritten bemüht wird: „Romantischer Flecken des Lahntals“.³⁷ Angebunden an das Fahrradwegenetz der Lahn ist Villmar ein Ort, der sich mit seinen „Wahrzeichen“ von anderen Orten un-

nermeldeamt abgeglichen worden sind, so dass noch Verschiebungen möglich sind.

37 Vgl. <https://marktflecken-villmar.de/> [30.08.2018].

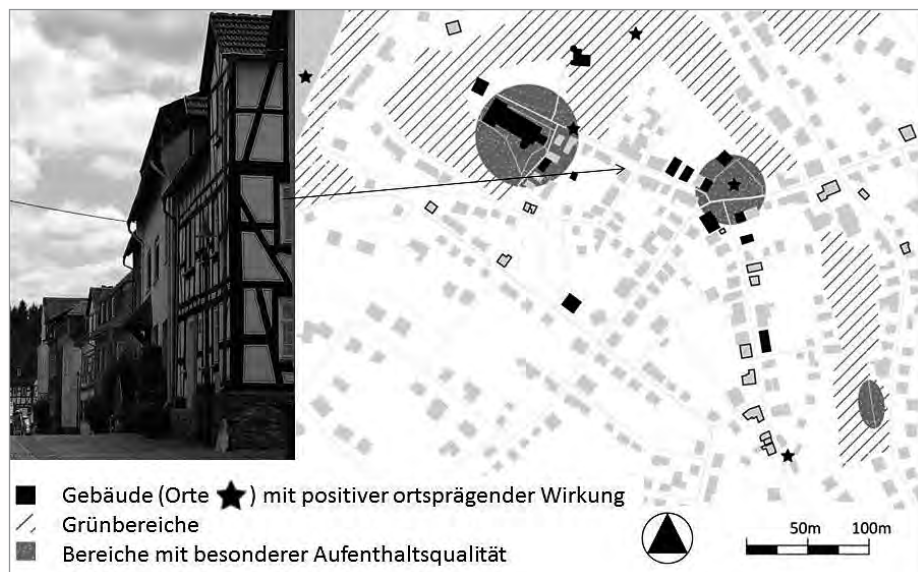


Abb. 8: Orte mit positiver Ausstrahlungskraft; Zeichnung: M. Leyser-Droste; S. Willems.

terscheidet. Diese historisch geprägten Gebäude, die zu Image- und Identitätsträgern werden, befinden sich fast ausschließlich an den Nutzungsbrennpunkten des historisch geprägten Ortskerns.

4. Wohnstandort Villmar

Die Bevölkerungsentwicklung in Villmar ist seit nunmehr 15 Jahren rückläufig. Trotz ausgeprägter Schwankungen im Wanderungsverhalten gehen Prognosen von weiter leicht sinkenden Einwohnerzahlen im Regionalvergleich und einem steigenden Durchschnittsalter der Bevölkerung aus. Die derzeit zu beobachtende Entwicklung erfordert ein langfristig angelegtes Entwicklungskonzept, damit Villmar auch weiterhin als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen wird. Aktuell sind nur im Ortskern Leerstände sichtbar. In den bestehenden Einfamilienhausgebieten finden frei werdende Häuser schnell einen neuen Besitzer und auch eine Interessensliste für Bauwillige bei der Gemeinde zeugt davon, dass die Nachfrage nach geeignetem Wohnraum derzeit noch besteht.

Villmar ist ein Ort, der als Wohnstandort den Wünschen auch jüngerer Menschen, insbesondere auch Familien zu entsprechen scheint. Die Nachfrage nach Bauland für den Bau des Eigenheims bleibt konstant. Der hohe Auspendlerüberschuss

zeigt eine konsequent ansteigende Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und eine rückläufig stabile Entwicklung der Arbeitslosenzahlen.³⁸

Um die Attraktivität des Ortes zu verbessern, strebt die Gemeinde neben laufenden Marketingmaßnahmen eine Bewerbung für die Aufnahme ins hessische Dorfentwicklungsprogramm IKEK an.³⁹ Dadurch würden Dorfentwicklungsplannungen, Umnutzungs-, Sanierungs- und Neubauplanungen im Ortskern sowie städtebaulich verträglicher Rückbau und Dienstleistungen unterstützt. Jedoch dürfen gleichzeitig „zur Innenentwicklung konkurrierende Baugebietsausweisungen“⁴⁰ als Bedingung nicht mehr erfolgen, was derzeit jedoch gängige Praxis ist.

Mit Hilfe einer Umfrage per Fragebogen wurde ergründet, warum trotz Bewerberlisten für Neubaugrundstücke die Immobilien im Ortskern nicht nachgefragt werden. Mit Unterstützung des Bauamtes wurden die bei der Gemeinde gelisteten und an einem Baugrundstück interessierten Haushalte zu ihren Standort- und Wohnwünschen befragt. Im Ergebnis beschreiben 13 der angeschriebenen 20 Haushalte wie sie im eigenen Heim wohnen wollen und welche Qualitäten ihr neues Zuhause haben soll:

Das Haus: Auf die Frage „Wie soll Ihr neues Haus aussehen?“ formulierten alle Befragten den Wunsch nach einem Einfamilienhaus, sechs davon suchen ein freistehendes Haus. Mehr als die Hälfte wünschen eine Wohnfläche von 120 m² bzw. 130 m², die übrigen erstreben ein größeres Haus bis hin zu 250 m², so dass sich eine mittlere Wohnfläche von 147,92 m² pro Haushalt ergibt. Barrierefreiheit ist für knapp ein Viertel der Befragten ein wichtiges Thema. Die gewünschte Zimmeranzahl neben Küche und Bädern variiert zwischen 3 und 6 Zimmern, jedoch ist eine direkte Korrelation zu angegebener Wohnungsgröße oder Haushaltspersonenzahl nicht erkennbar.

Gewünschte Freiraumqualitäten: Alle Befragten möchten einen Garten und mit einer Ausnahme zudem eine Terrasse. Platz für einen Vorgarten erwarten zusätzlich knapp die Hälfte der Bauwilligen. Die Grundstücksgröße variiert zwischen 400 m² und 800 m², die mittlere Grundstücksgröße liegt bei 605,38 m². Alle Interessenten wünschen eine Garage, knapp 70 % zusätzlich einen Parkplatz.

38 Vgl. Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2017), Berechnungen der Hessen Agentur, vgl. www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/533015.pdf [30.08.2018].

39 Gespräch der Autorin mit Bürgermeister Lenz am 13.07.2017 im Rathaus Villmar.

40 Vgl. *Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung* (Hrsg.), Leitfaden zur Erstellung eines integrierten kommunalen Entwicklungskonzepts (IKEK), Wiesbaden 2012.

Renovieren oder neu bauen? Ein bestehendes Haus zu renovieren können sich ca. 70 % der Haushalte überhaupt nicht vorstellen. Der Wunsch nach einem modernen Haus, den eigenen Wünschen entsprechend entworfen, ist dabei ebenso Begründung wie die Vorstellung, dass die Sanierung eines bestehenden Hauses unkalkulierbar und im Vergleich zu teuer sei. Dabei sind die finanziellen Mittel insgesamt nicht entscheidend. Mit einer Gebäudesanierung werden vielfach unkalkulierbare Kosten, das Einbringen von Eigenleistungen und ein erheblicher Zeitaufwand verknüpft. Die übrigen Haushalte waren unentschlossen, ggf. auch ein bestehendes Haus sowohl am Rand der Ortsmitte oder in einem Neubaugebiet zu renovieren. Nur ein Haushalt kann sich vorstellen, ein Haus unabhängig vom Standort zu renovieren, wenn es den Bedürfnissen entspricht.

Die Bauinteressierten und der Standort: Villmar wird wegen der guten Infrastruktur und seiner Einkaufsmöglichkeiten sehr geschätzt. Zudem werden das aktive Vereinsleben und die Ortsgemeinschaft vielfach als positive Standortfaktoren genannt. Eine enge Anbindung an den Ort wünschten fast 50 % der Befragten, die z. T. in Villmar geboren derzeit dort eng verknüpft mit Freunden und Verwandten leben. Der hohe Freizeit- und Erholungswert inmitten der Landschaft im Hintertaunus wird zudem als Standortvorteil bewertet. Mehrheitlich möchten die Bauinteressierten zukünftig im Neubaugebiet außerhalb des Ortskerns wohnen (70 %). Nur 15 % können sich vorstellen, in der Ortsmitte zu wohnen, und weitere 15 % wünschen ihren Wohnort am Rande der Ortsmitte.

5. Resümee und Ausblick:

Der Ortskern – Chancen und Herausforderungen

Die Entwicklung in Villmar zeigt, dass mit dem Beginn der großflächigen Neubaugebietsausweisungen der Nachkriegszeit das additive, kleinteilige Ortswachstum endet. Dadurch wurde der Charakter des Ortes in den vergangenen achtzig Jahren stark verändert. Obwohl der historisch geprägte Ortskern mit Rathaus, Pfarrkirche und imposanten Fachwerkbauten noch immer das Bild von Villmar beschreiben, hat sich das Alltagsleben der Bewohner räumlich verlagert. Geschäfte, Schulen- und Sportstätten liegen nun im Erweiterungsgebiet, an den Rändern des Ortes und abseits des Ortsmittelpunktes. Der Ortskern leidet unter seiner abnehmenden Bedeutung im täglichen Leben der Bewohner und der schwindenden Akzeptanz als Wohnstandort. Dies führt zu Qualitätsverlust und Leerständen.

Die Untersuchung zeigt, dass die Dekonstruktion der vorhandenen Situation in einzelne Zeitschichten die stadtmorphologisch differenzierten Texturen und die städtebaulichen Entwicklungslinien nachzeichnet und visualisiert. Diese differen-

zierte Darstellung stellt vorhandene Verstetigungs- und Transformationsmuster des Ortes, Nutzungsverlagerungen, Nutzungskonkurrenzen, Mängel und Qualitäten der baulichen Situation deutlich heraus. Die Befragung der Bauwilligen in Villmar zu ihren Wohnwünschen zeigt vorhandene Bedarfe und lässt Rückschlüsse für eine qualitätsorientierte Stadtentwicklungsplanung und Zentrumsbelebung zu.

Die Untersuchung belegt, dass der überwiegende Teil der Bauwilligen bereits in Villmar wohnt und deshalb hier bauen will, weil der Ort als Wohnstandort besonders geschätzt wird. Zuzüge können nicht erwartet werden. Neubaugebietsausweisungen werden bei weiter sinkenden Bevölkerungszahlen die Leerstandsentwicklung vorantreiben und die weitere Entleerung des Ortskerns unterstützen. Eine Qualitätssicherung des identitätsstiftenden Ortskerns kann gelingen, wenn der zentrale Ort als Wohnstandort für Bauwillige Vorteile bietet und die Gebäude den aktuellen Bedarfen entsprechend entwickelt werden können. Zielführend wäre eine Beratung und Unterstützung durch die Gemeinde bei Sanierungsvorhaben sowie Abriss und Neubauvorhaben im Ortskern. Bürgerberatung und Information in baurechtlichen Belangen bei Sanierungs- und Neubauvorhaben in der Ortsmitte können die Entwicklung unterstützen. Förderprogramme halten unterstützende Ansätze und Fördermittel bereit, jedoch steht ein Konzept mit fortschreitender Neubaugebietsausweisung einer qualitätsvollen Entwicklung im Wege. Weiterbauen heißt immer auch Neues Bauen. Aber wie und vor allem an welchem Standort gebaut wird beeinflusst die Entwicklung insbesondere von historisch geprägten Ortszentren in weiter schrumpfenden Regionen maßgeblich.

Bahnhöfe und Bahnhofsplätze Zum Wandel urbaner Transformationsräume

Es ist noch gar nicht so lange her, da schienen Bahnhöfe und ihre Plätze Relikte längst vergangener Zeiten zu sein. Spätestens mit Beginn der 1960er Jahre und der Entwicklung zur autogerechten Stadt verloren viele der Bahnhöfe ihre bis dahin herausragende Bedeutung im städtischen Verkehrsgefüge. Bahnhöfe wurden teils massiv verändert, ebenso ihre angrenzende Bebauung. Zwar waren Bahnhofsplätze immer noch Teil des städtischen Platzraumgefüges, als funktional geprägte Durchgangsräume entbehrten sie jedoch häufig der Aufenthaltsqualität anderer Stadtplätze. Im planerischen wie auch städtischen Bewusstsein führten sie, wie auch die angrenzenden Stadtquartiere, ein Randdasein.

Dabei waren Bahnhofsplätze im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert herausragende Stadtplätze, repräsentative Ankunftsorte der Städte im aufstrebenden Industriezeitalter. Bahnhofsgebäude waren „Kirchen der industriellen Revolution“.¹ Zukunftsversprechen für den Anschluss an eine neue Zeit, bildlich gewordener Ausdruck des Quantensprungs bei der Reisegeschwindigkeit – von der Langsamkeit und Beschwerlichkeit der Pferdekutschen hin zu einem Tempo, welches weit entfernte Städte zueinander rücken ließ.

In den letzten Jahren erfuhren Bahnhöfe und Bahnhofsplätze eine neuerliche Wandlung, die sich, anders als bei den zentralen Stadtplätzen, eher unbemerkt vollzogen hat, da sie immer noch funktional geprägte Durchgangsorte sind und ihre Rolle als Stadtplatz nicht sofort offensichtlich ist. Gleichwohl ist die Renaissance der Bahnhofsplätze als selbstverständlicher Teil der Städte vielerorts deutlich ablesbar. Diese Renaissance lässt sich nicht allein mit dem Leitbild der Europäischen Stadt erklären. Sie hat ihre Ursache im veränderten Mobilitätsverhalten, in sich wandelnden Arbeits- und Lebenswelten und touristischen Konzepten von Städten, in denen Bahnhöfen wieder eine Schlüsselstellung zukommt. Das veränderte Mobilitätsverhalten führte außerdem zu neuen Funktionen und Aufgaben, wie beispielsweise der Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen oder Carsharing-Plätzen. Bahnhöfe

1 Vgl. *St. Parissien*, Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur- und Kunstgeschichte, München 1997, S. 7.

und ihre Plätze sind heute wieder herausragende verkehrliche und soziale Transformationsorte der Stadt, Ausdruck einer hochmobilen und digitalisierten Gesellschaft und Symbol für multimodale Mobilitätsversprechen. Damit rückt auch das Thema der Aufenthaltsqualität von Bahnhöfen und Bahnhofsplätzen wieder in den Fokus, in der die funktionalen, verkehrlichen Belange nicht mehr dominierend, sondern integraler Bestandteil eines attraktiven, lebenswerten Stadtraums sind.

Der vorliegende Beitrag beschreibt die Entwicklung von Bahnhöfen und Bahnhofsplätzen anhand exemplarischer Beispiele mit Schwerpunkt in Süddeutschland. Unter Einbezug stadtplanerischer, verkehrsplanerischer und gestalterischer Aspekte werden Positionen für den Umgang mit heutigen Bahnhöfen und Bahnhofsplätzen abgeleitet.

Eisenbahn und Bahnhof im Kontext der Stadtentwicklung

Anders als in England, wo nach der Erfindung der Dampfmaschine die Textilindustrie die industrielle Entwicklung bestimmte, war in Deutschland der entscheidende Motor das Eisenbahnwesen. Das Eisenbahnwesen löste im 19. Jahrhundert den entscheidenden Wachstumsschub für den wirtschaftlichen Aufschwung der bis dahin weitgehend durch Agrarwirtschaft geprägten Staaten des Deutschen Bundes aus. Noch Anfang des 19. Jahrhunderts war das Reisen vor allem durch Zollstationen geprägt. Für die vielen Klein- und Kleinststaaten waren die Zolleinkünfte wichtiger Posten ihrer Finanzierung. Zwar brachte die Kleinstaaterei mit ihren rund dreihundert souveränen Staaten eine große Vielfalt bei der Architektur, Kunst und Kultur hervor, für Handel und Gewerbe bildete sie jedoch eine erhebliche Beschränkung.² Einer der vehementesten Streiter gegen innerdeutsche Zollgrenzen war der Wirtschaftstheoretiker, Unternehmer und Eisenbahnpionier Friedrich List (1789–1846). In der Aufhebung der Zollgrenzen und der Schaffung eines innerdeutschen Binnenmarktes sah er die notwendigen Werkzeuge, um die gewerbliche Rückständigkeit der deutschen Staaten zu überwinden.³ Bereits 1819 formulierte er diese Forderung für den Allgemeinen Deutschen Handels- und Gewerbeverein als Petition an die Bundesversammlung, doch es dauerte noch einige Jahre, bis die innerdeutschen Zollschranken fielen.⁴ Die erste Eisenbahnstrecke Deutschlands hingegen wurde zwanzig Jahre nach der Petition mit der Strecke Nürnberg-Fürth 1835 re-

2 U. Kulke, Diese Kleinstaaterei war segensreich, in: Die Welt 05.10.2011, online: www.welt.de/kultur/history/article13641035/Diese-deutsche-Kleinstaaterei-war-segensreich.html [02.10.2018].

3 Siehe hierzu *Stadt Reutlingen, Heimatmuseum und Stadtarchiv* (Hrsg.), Friedrich List und seine Zeit: Nationalökonom, Eisenbahnpionier, Politiker, Publizist. 1789–1846, Katalog und Ausstellung zum 200. Geburtstag. Reutlingen 1989, S. 72.

4 Vgl. ebda., S. 73 ff.

alisiert, zunächst noch als Pferdebahn. Die erste ausschließlich dampfbetriebene Eisenbahn folgte 1837 zwischen Leipzig und Althen, die erste Fernstrecke 1839 zwischen Leipzig und Dresden, basierend auf konzeptionellen Überlegungen von List.⁵ Die Vorteile waren offensichtlich: Eisenbahnen ermöglichten den billigen, schnellen Transport vieler Menschen und Waren – waren förderlich für die Entwicklung einer effizienten, arbeitsteiligen Produktion, die freie Standortwahl von Industriensiedlungen und den Absatz der Produkte. Die überwiegende Zahl der nachfolgenden Eisenbahnprojekte orientierte sich an den Ideen von Friedrich List, sowohl organisatorisch als auch bei der Netzplanung.

Die Entstehung der ersten Eisenbahnlinien war zunächst vergleichbar mit der Entwicklung der Strom- und Wasserversorgung in den Städten.⁶ Aktiengesellschaften und Eisenbahnkomitees finanzierten die Strecken privat und handelten Konzessionen mit den Regierungen aus. Lediglich in Baden, Bayern und Württemberg wurde die Entwicklung, von einigen Nebenstrecken abgesehen, von Beginn an staatlich getragen. In den folgenden Jahren setzte eine rasante Entwicklung ein. Bereits 1860 umfasste das Eisenbahnnetz rund 12.000 Streckenkilometer, bis 1875 stieg es auf 28.000 km und erreichte 1912 mit rund 58.000 Streckenkilometern seine größte Ausdehnung.⁷ Mit dem Ausbau des Schienennetzes und dem wachsenden Transportbedarf ging eine verstärkte Nachfrage nach Eisen und Kohle einher, die zum massiven Ausbau der Bergbau- und Stahlindustrie insbesondere im Ruhrgebiet führte.

Funktionaler und gestalterischer Baustein des Eisenbahnnetzes waren Bahnhöfe. Den Bahngesellschaften war es bei der Ausgestaltung der Bahnhöfe wichtig, technische Innovation und Stilgefühl zu verbinden, standen doch Bahnhöfe nicht nur für ein neues Zeitalter des Reisens, sondern verschafften den Städten auch ein gesellschaftliches Zentrum.⁸ Mit dem Entwurf der Bahnhofsgebäude gingen intensive planerische Überlegungen ihrer Einbindung in den Stadtgrundriss und zur Gestaltung des Übergangs zwischen Bahnhof und Stadt einher. Innerhalb kurzer Zeit – in Baden und Württemberg umfasste diese erste Phase im Wesentlichen den Zeitraum zwischen 1840 und 1860 – bildete sich so ein ganz neuer Typus an städtischen Infrastrukturbauwerken und Stadtplätzen heraus.⁹ 1915 war der Ausbau des

5 Siehe hierzu *L. Gall/M. Pohl* (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München 1999.

6 Siehe hierzu *M. Gandy*, *Das Wasser, die Moderne und der Niedergang der bakteriologischen Stadt*, in: *S. Frank/M. Gandy* (Hrsg.), *Hydropolis. Wasser und die Stadt der Moderne*, Frankfurt 2006, S. 19–40.

7 Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland [30.09.2018].

8 Vgl. *St. Parissien* (s. A 1), S. 9, 25.

9 Vgl. hierzu *A. Kuntzemüller*, *Die Badischen Eisenbahnen*, Karlsruhe, 1953 sowie *A. Mühl/K. Seidel*, *Die Württembergischen Staatseisenbahnen*, Stuttgart 1980.

Eisenbahnnetzes im Wesentlichen abgeschlossen, was aber auch Anpassungen bei den Bahnhöfen notwendig machte, entweder durch Erweiterungen wie beim Bahnhof Tübingen von 1862, bei dem das Empfangsgebäude zu einer großzügigen Ausgangshalle umgebaut wurde, oder wie in Karlsruhe und Stuttgart, wo jeweils neue Bahnhöfe errichtet wurden.

In der Zeit nach 1945 wurden noch einige neue Bahnhöfe realisiert bzw. die kriegszerstörten wieder aufgebaut. Dennoch erlangten Bahnhöfe nicht mehr die Bedeutung, die sie im 19. und frühen 20. Jahrhundert hatten. Mit der Entwicklung zur autogerechten Stadt und automobilen Gesellschaft verlor die Eisenbahn ihre bis dahin einzigartige Bedeutung als Transportmittel und Mobilitätsanbieter. Vor allem in den 1960er und 1970er Jahren wurden in vielen Städten Bahnhöfe abgebrochen, in den ländlichen Regionen Gleisanbindungen stillgelegt und Bahnhofsstationen privatisiert. Die neu errichteten Bahnhöfe waren tendenziell Funktionsbauwerke, genau wie der unmittelbar angrenzende Stadtraum. Einer der wenigen Architekturwettbewerbe für einen Bahnhof, den die Deutsche Bahn nach einer Pause von dreißig Jahren auslobte, war 1981 der für den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.¹⁰ Der mit dem Wettbewerb propagierte Anspruch des Aufbruchs in das 21. Jahrhundert vermag aber der Bahnhof, dessen Bau auch im Kontext mit dem Ausbau der ICE-Schnelltrassen zu sehen ist, nicht zu erfüllen. Hingegen wirkt bei ihm immer noch das Leitbild der autogerechten Stadt nach. So war besonders die von der Deutschen Bundesbahn gewünschte alleinige Erschließung der Bahnsteige durch lange Rampen ein Streitpunkt, über die PKWs bis direkt zu den Gleisen fahren sollten.¹¹

Gleichwohl wurde das Eisenbahnfahren ab den 1990er Jahren wieder attraktiver, befördert im Fernverkehr durch den Ausbau der Schnelltrassen und im Nahverkehr durch neue regionale Bahnverbindungen – als Antwort auf die großen Mengen Pendlerströme in den Ballungszentren. Der Gütertransport verlor hingegen weiter an Bedeutung. Die meisten Industriefirmen legten ihre Gleisanschlüsse still und verlagerten ihren Transport komplett auf die Straße. Die innenstadtnahen Güterbahnhofsareale wurden zunehmend überflüssig und einige zu neuen Wohnquartieren umgewidmet. Die benannten Entwicklungen mit einem verstärkten Aufkommen an Reisenden führten dazu, dass Bahnhofsgebäude und Bahnhofsplätze wieder in den Fokus stadtplanerischer und stadtgestalterischer Überlegungen rückten. Parallel entwickelte die Deutsche Bahn einen veränderten Umgang in der wirtschaftlichen Verwertung ihrer Bahnhöfe. Bahnhöfe wurden zu Orten des Konsums und

10 *Bund Deutscher Architekten/Deutsche Bahn AG/Förderverein Deutsches Architekturzentrum* (Hrsg.), *Renaissance der Bahnhöfe: Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Wiesbaden 1996, S. 86-89.

11 *U. Langner*, *Die Odyssee einer Bahnhofplanung*, in: *W. Engels* (Hrsg.), *Mitten in Deutschland. Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe*, Darmstadt 1991, S. 49-72.

der Gastronomie. Der Fahrkartenverkauf rückte zugunsten des Einkaufserlebnisses in den Hintergrund. Beispielhaft dafür stehen der neue Hauptbahnhof in Berlin und der Hauptbahnhof in Hannover. Man kann dieser Kommerzialisierung kritisch gegenüberstehen, doch sie trägt auch dazu bei, dass Bahnhöfe wieder stärker an die Städte heranrücken.

Bahnhöfe im Stadtgefüge

Die Planung der Eisenbahninfrastruktur im 19. Jahrhundert folgte zunächst zwei unterschiedlichen Sichtweisen. Die Eisenbahngesellschaften errichteten Gleisnetze und Bahnhöfe und schlossen dafür mit den Städten Konzessionsverträge ab. Für die Gesellschaften waren Bequemlichkeit, Zweckmäßigkeit und edle Erscheinung wichtig, was sich nicht nur auf Bahnhöfe und Züge bezog, sondern auch die Streckenführung mit einschloss.¹² So war im Jahrbuch des Deutschen Werkbundes von 1914 zu lesen: „Jeder Tag führt uns auf den Wegen des Weltverkehrs Tausende von Beobachtern ins Land. Wenn Russen und Franzosen, Nordländer und Welsche sich treffen wollen, müssen sie über deutsche Bahnen. Die große Masse dieser Reisenden baut sich ihr Bild von Deutschland aus den Eindrücken zusammen, die sie im Eisenbahnwagen, auf den Bahnhöfen und durch die Fensterscheiben des Zuges erhaschen.“¹³

Die Städte wiederum mussten Gleiskörper und Bahnhöfe in das städtische Gefüge einpassen. Diese Aufgabe war in den schnell wachsenden Städten herausfordernd und vielerorts mit Konflikten, Ängsten und Ablehnung verbunden, erfuhren doch im 19. Jahrhundert alle technischen Infrastrukturen der Stadt und hier neben den Ver- und Versorgungsstrukturen auch die städtischen Straßennetze einen grundlegenden Wandel.¹⁴ Die mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadt war eine Stadt des Lokalverkehrs, in der Arbeits- und Wohnort meist unter einem Dach verortet waren und den Straßen hauptsächlich eine Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion zukam. Die Stadt im Übergang zur Industrialisierung erforderte nun zunehmend weitere Wege und Durchgangsverkehre. Dafür wurden befestigte Straßen mit Gehsteigen angelegt. Eisenbahnen sicherten eine linienförmige Erschließung des Umlandes, innerstädtisch wurden Bahnhöfe platziert.¹⁵ In den Großstädten waren die ersten Bahnhöfe meistens Kopfbahnhöfe, in mittleren und kleineren Städten Zentralbahnhöfe als Durchgangsstationen. Dicht an den alten Stadtkernen

12 Vgl. *St. Parissien* (s. A 1), S. 24.

13 Vgl. Jahrbuch des deutschen Werkbundes. Der Verkehr, Jena 1914. S. 2.

14 Siehe hierzu *L. Benevolo*, Die Geschichte der Stadt. Frankfurt a. M. 2007. S. 813 ff.

15 Vgl. *G. Kölz*, Städtischer Verkehr, in: Lehrbausteine Städtebau. Stuttgart 2010. S. 232.

errichtet, markierten sie neue städtische Entwicklungsgebiete und sicherten einen günstigen Anschluss an die innerstädtischen Hauptverkehrsnetze.¹⁶ Städtebaulich problematisch waren die Gleisanlagen. Unabhängig, ob niveaugleich, in Damm- lage oder tiefergelegt, Bahntrassen behinderten Durchgangsverkehre, bewirkten lange tunnelartige Unterführungen und Umwege, schufen große Keile im Stadt- gefüge und führten zur ungleichmäßigen Berücksichtigung einzelner Stadtteile.¹⁷ Die Bahntrassen erforderten eine Linienführung, die möglichst keine Baublöcke zerschneidete. Als idealtypische Linienführung für Gleisanlagen der Eisenbahnen galt die Anlage zweier Straßen auf den beiden Seiten des Bahndammes.¹⁸ Jedoch wurde diese städtebauliche Idealform vergleichsweise selten realisiert. Die meisten Bahn- anlagen wurden innerhalb der Blöcke angeordnet, da so eine einseitige Erschlie- ßung der Grundstücke mit halbierten Erschließungsbeiträgen vermieden werden konnte. Dies führte in der Folge zu höchst unschönen Ansichten für die Reisenden, da „die Baugrundbesitzer keineswegs alle auf die Bahnreisenden Rücksicht neh- men, die Hinterseiten der städtischen Wohnhäuser selten ihre Unschönheiten ver- lieren und die Durchbrüche durch die Häuserreihen an den Straßenkreuzungen kaum freundlich gestaltet werden können.“¹⁹

Einhergehend mit dem Ausbau der Gleisnetze setzte ein Bauboom bei Bahn- hofsbauwerken ein. Einige der frühen Bahnhöfe bestanden nur wenige Jahre, da sie den Erfordernissen des wachsenden Personen- und Warenverkehrs nicht stand- hielten und aufgrund ihrer innerstädtischen Lage die Stadtentwicklung behinder- ten. Die nachfolgende Generation Bahnhöfe wurde in die Außenbezirke verlagert, auch geschuldet den hier deutlich geringeren Grundstückspreisen. Die Bahnhöfe wurden damit stärker zu Verteilbauwerken, von denen aus der weitere Personen- transport beispielsweise mit Straßenbahnen erfolgte. Um die Innenstadt möglichst auf kurzem Wege zu erreichen und dabei möglichst wenig Platz zu beanspruchen, etablierte sich in großen Städten ein Netz getrennter Stationen für den Personen- und Güterverkehr. In mittleren und kleineren Städten blieb es bei einem zentralen Bahnhof in der Nähe zum Stadtzentrum.²⁰

Beispiel für eine solche Bahnhofsverlagerung ist der Hauptbahnhof in Karlsruhe.²¹ 1843 wurde die Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Karlsruhe als erster Teil der Hauptbahn Mannheim-Basel in Betrieb genommen. Fünfhundert Meter süd-

16 Vgl. Jb. des deutschen Werkbundes (s. A 13), S. 15.

17 Vgl. J. Stübgen, *Der Städtebau*, Reprint der 1. Aufl. von 1890, Braunschweig 1980, S. 215.

18 Ebda, S. 217.

19 Ebda, S. 217.

20 Ebda, S. 39.

21 Vgl. K.-E. Osthaus, *Der Bahnhof*, in: Jb. des deutschen Werkbundes (s. A 13), S. 39 ff. sowie K.-H. Garre/P. Fierz/A. Priebis (Hrsg.), *100 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe*, Berlin 2013.



Abb. 1: Der erste Karlsruher Bahnhof von 1843 in der Kriegsstraße: innenstadtnah, aber mit beengten stadträumlichen Rahmenbedingungen und mit seinen zwei Bahnsteigen ohne Erweiterungsmöglichkeiten, Foto: Außenansicht von 1910, *Generallandesarchiv Karlsruhe* 498-1, Nr. 576 Bild 1, 4-1078320-1.

lich des Marktplatzes wurde in der Kriegsstraße ein Durchgangsbahnhof mit zwei Bahnsteigen errichtet. Die Gleise befanden sich auf Geländeneiveau, die angrenzende Bebauung ermöglichte nur enge Gleisradien, die Beeinträchtigungen für die Stadt waren hoch. Mit den nachfolgenden Streckenerweiterungen der Eisenbahn erreichte die Bahnhofsanlage schnell die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. 1902 beschloss der badische Landtag eine Verlegung des Bahnhofs, 1914 wurde der neue Bahnhof eröffnet, geplant von August Stürzenacker mit stilistischen Anleihen an Jugendstil und Klassizismus. Nicht nur der Werkbund lobte den neuen Bahnhof als wegweisend für deutsche Bahnhofsarchitektur.²²

Neben einer möglichst störungsfreien Integration der innerstädtischen Bahnstrecken und Gleiskörper waren die Bahnhöfe zu gestalten. Das planerische Augenmerk lag sowohl auf dem Empfangsgebäude als auch auf der Formulierung des Übergangs zum Stadtraum. Während die ersten Bahnhofsbauwerke noch eher funktional geprägt und stilistisch schlicht waren, setzte sich in den folgenden Jahr-

22 Vgl. K.-E. Osthaus (s. A 21), S. 39 ff.



Abb. 2: Südansicht des Hauptbahnhofs Tübingen 1862; realisiert auf vor städtischen Entwicklungsflächen in der Nähe der Kernstadt; aus: *H. Bausinger / U. Jeggle / M. Scharfe* (Hrsg.), *Das andere Tübingen. Kultur und Lebensweise der Unteren Stadt im 19. Jahrhundert, Tübingen 1978.*

zehnten eine monumentale und an Originalität mitunter kaum zu überbietende Architektursprache durch. Bahnhöfe waren im Brennpunkt der Bauplanung in den Stadtzentren, gewünscht waren zukunftsweisende Gebäude sowie sichtbare Symbole für bürgerlichen Wohlstand und eine bessere Zukunft.²³ Daneben gab es die Interessen der Betreiber. Monumentale und individuelle Bahnhofsbauwerke zeugten von der Innovationskraft und wirtschaftlichen Stärke der Eisenbahngesellschaften. Schließlich standen Bahnhöfe auch für den durchaus zeittypischen Nationalcharakter, mit dem Länder ihre Bauwerke als national bedeutend präsentierten.²⁴

Bahnhöfe waren Bühnen für Abfahrten und Ankünfte, Orte des „Theatralischen und der Mobilität“²⁵ und Orte des Übergangs zwischen Aufenthalt in der Stadt und Reise. Wesentliche Merkmale von Bahnhofsgebäuden waren Torbögen und große Eingangsportale, wie beispielsweise in Stuttgart, die sowohl den Bahnhofseingang als auch den Stadteingang markierten. Daneben kam den Torbögen eine funktionale Aufgabe zu, sie waren leistungsfähige Schleusen für große Menschenmengen.²⁶ Weitere bestimmende Elemente von Bahnhofsbauten waren erhöhte Mittelportale und Uhrentürme, die den langgestreckten Bahnhofsbauwerken einen vertikalen Schwerpunkt gaben.²⁷ Die Grundausstattung im Inneren bestand aus Schalter- bzw. Eingangshalle, Wartesälen, WC, Zeitungskiosk und Bahnhofsgastronomie. Dazu kamen bahnbetrieblich erforderliche Einrichtungen für das Personal. Die

23 Vgl. *St. Parissien* (s. A 1), S. 8, 24.

24 Vgl. *K.-E. Osthaus* (s. A 21), S. 33 ff.

25 Zit. n. *J. Dethier*, in: *St. Parissien* (s. A 1), S. 8.

26 Vgl. *St. Parissien* (s. A 1), 45.

27 Ebda., S. 49.



Abb. 3: (li.) Bahnhofsplatz in Reutlingen 1859; Vorplatz als idealtypischer, begrünter Stadtplatz mit Brunnen, Denkmal und Haltepunkt für die städtische, noch dampfbetriebene Straßenbahn; Quelle: *Haus der Geschichte Stuttgart*, Sign. 5103 Nr. 0537, Postkarte Verlag Metz.

Abb. 4: (re.) Neuer Hauptbahnhof und Bahnhofsplatz in Karlsruhe 1914; Bahnhof als Verteilbahnhof mit steinernem Vorplatz für die Verkehrsanbindung und platzprägender Randbebauung; Foto: *Stadtarchiv Karlsruhe*, 8/Alben 62/47b.

konkrete Ausgestaltung variierte von Ort zu Ort. So erhielt die badische Grenzstadt Kehl einen im Verhältnis zu ihrer Stadtgröße monumentalen und repräsentativen Bahnhof mit Zollamt und großzügigem Speisssaal, in dem die Reisenden die Wartezeit bis zum Umstieg in die Züge der französischen Staatsbahn möglichst bequem überbrücken konnten.²⁸ Herausragendes Beispiel für repräsentative Bahnhofsarchitektur ist auch der Stadtbahnhof in Baden-Baden. Das 1846 von Friedrich Eisenlohr errichtete Bahnhofsgebäude, ein Holzfachwerkbau im Schweizerhausstil, war nicht nur zu klein, sondern entsprach auch nicht den Vorstellungen der Ankunft in einem „Weltbad“ mit seinem mondänen Publikum. 1895 wurde der neue Bahnhof, ein prachtvolles Bauwerk mit erhöhtem Mittelpavillon und Kuppeldach im Stil des Historismus, in Betrieb genommen. Ein Drittel seiner Baukosten wurde allein für die Dekoration der Sandstein-Fassade verwendet.²⁹ Die vier Kilometer lange Stichstrecke zwischen Baden-Baden Oos und der Innenstadt wurde in den 1970er Jahren stillgelegt, der Bahnhof sollte abgerissen und einem Großparkplatz weichen. Dazu kam es glücklicherweise nicht. Das Empfangsgebäude ist heute Foyer des Festspielhauses Baden-Baden.

28 Vgl. *K. Korth*, Spiegel einer wechselvollen Geschichte. Der Bahnhofsvorplatz in Kehl, in: *K. Korth*, Wasser auf städtischen Plätzen, Genehmigte Dissertation am Karlsruher Institut für Technologie, Fakultät für Architektur 2016, S. 89.

29 Siehe hierzu *K.-F. Ohrt*, Der alte Stadtbahnhof in Baden-Baden, in: *Nachrichtenblatt der Denkmalpflege*, Bd. 27, Nr. 3, 1998.



Abb. 5: Bahnhofplatz Kehl aus dem Jahr 1861 mit um 1900 repräsentativ gestaltetem Bahnhofsvorplatz; Foto 1910; Quelle: *Stadtarchiv Kehl*.

Bahnhöfe waren Begegnungsorte aller Stadtbürger, gleichwohl mit deutlichen Unterteilungen in den Zügen und den Wartsälen, die zwischen vier Klassen unterschieden. Dazu kamen noch spezielle Wartesäle und Bahnsteigzugänge für die fürstlichen Familien, die baulich integriert oder in separaten Gebäuden realisiert wurden. Waren betriebliche oder organisatorische Anpassungen an den Bauwerken erforderlich, so wurden diese im laufenden Betrieb vorgenommen. Viele Empfangshallen erhielten Einbauten für Verkaufsstände, oder die Zugänge wurden umgebaut und Vordächer ergänzt.

So haben nicht wenige der heute noch erhaltenen Bahnhöfe in den letzten einhundert Jahren eine große Wandlung erfahren, von der mitunter nicht einmal die Fassaden ausgenommen waren. Im Vordergrund stand die Funktion des Bahnhofs für den Eisenbahnverkehr.

Bahnhofsplätze als städtische Transformationsorte

Den Übergang zwischen Bahnhof und Stadt markierten Bahnhofsplätze. In der Regel waren sie typische Funktionsplätze im Städtebauverständnis des 19. Jahrhunderts, ausgelegt für ihre Hauptfunktion als Übergang vom privaten Gleisnetz in den öffentlichen Stadtraum. Auf den Bahnhofsplätzen wurden ergänzende Funktionen und Nutzungen angeordnet, wie Post oder Hotels. Architektonisch entsprachen die Bahnhofsplätze dem Typus des Vorplatzes – Plätze, die durch ein herausragendes öffentliches und monumentales Gebäude geprägt werden.³⁰ Dieser Typus trug der städtebaulichen Dominanz des Bahnhofsgebäudes am ehesten Rechnung. Demnach sollte der Bauplatz so gestaltet sein, dass ein platzbestimmendes Gebäude als einheitliches Bauwerk mit seinen Einzelheiten hinreichend gut ablesbar war, es aber auch aus der Entfernung in vorteilhafter Perspektive erschien.³¹ Vorplätze sollten mindestens der Höhe eines Gebäudes oder besser dem anderthalbfachen der Höhe entsprechen, was vergleichsweise tiefe Vorplätze bedingte.

30 Vgl. J. Stübgen (s. A 17), S. 161.

31 Ebda.

Die typischen Platzelemente waren neben der Vorfahrt und Warteplätzen für Droschken und Taxen Denkmäler, Brunnen, Blumenrabatte und Litfaßsäulen. Dazu kamen Verkaufsstände für Zeitungen, Blumen und Reisedevotionalien sowie zur besseren Übersichtlichkeit Beschilderungen. Der Bahnhofsvorplatz sollte den Reisenden respektvoll begrüßen und eine Stadt von ihrer besten Seite präsentieren, dem täglich Nutzenden Information und schnellen Konsum im Vorbeigehen liefern und den Stadtbürgern Identifikation bieten, in dem der Platz durch seine herausragende Gestaltung bei jeder Abfahrt und Ankunft an das städtische Selbstverständnis erinnerte. Im Unterschied zu heutigen Bahnhofsplätzen wirkten die meisten historischen Bahnhofsplätze klar und übersichtlich strukturiert. Der Grund dafür ist in der stärkeren Einbeziehung der umliegenden Bebauung zu finden, die als Teil der Plätze verstanden und nicht selten zusammen mit den Bahnhofsplätzen errichtet wurden. Die imposanten Bahnhofsbaugeräte erforderten eine bauliche Entsprechung am Platz. Kleinmaßstäbliche oder aufgelöste Bebauung funktionierte nicht. Mehrgeschossige Bebauung mit großen Volumina vermochten den Bahnhofsbaugeräten Masse entgegenzusetzen. Damit konnten sich viele Städte hier auch erstmals von einer repräsentativen, großstädtischen Seite zeigen. Neben der Bebauung trugen Straßenquerschnitte und aufwendige Bepflanzungen, bevorzugt als Allee, zur städtebaulichen Wirkung bei. Die Stadt des späten 19. und frühen 20. Jahrhundert war eine Stadt zu Fuß gehender Menschen. Stadträumliche Proportionen gingen somit vom menschlichen Maß und vom Platzrand aus. Demgegenüber definierten spätere Bahnhofsplätze der autogerechten Stadt den Raum von der Bewegung der Kraftfahrzeuge und somit der Straße aus. Für den eigentlichen Übergang zwischen Bahnhof und Stadt verblieben nur Restflächen. Auch wenn sich an der Grundausstattung der Plätze bis heute nichts geändert hat, vermitteln die heutigen Plätze deshalb häufig ein Bild der Unordnung, in dem die einzelnen Elemente willkürlich platziert scheinen.

Idealtypische Geometrien und Strukturen hatten die Bahnhofsplätze in Karlsruhe und Reutlingen. Beide Plätze wurden als Teil neuer städtischer Entwicklungsgebiete in Ortsrandlagen errichtet, was entsprechend freie Möglichkeiten für die Planung bot. Während es sich beim Bahnhofsvorplatz in Reutlingen um einen begrünten Stadtplatz mit umlaufender Straße handelte, war der Karlsruher Bahnhofplatz ein von großvolumigen, mehrgeschossigen Gebäuden umstellter Platzraum mit Arkadengängen. Als steinerner Platz integrierte er Gleise und Straßenbahnhaltestellen. Auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite wurde ein neuer, baulich markierter Eingang zum Stadtgarten als Gegengewicht zum Bahnhofsgebäude verortet. Während der Reutlinger Bahnhofplatz in den Nachkriegsjahren in seiner Form grundlegend überprägt wurde, ist der Karlsruher Bahnhofplatz in seiner Grundstruktur erhalten. Als Gesamtensemble des Jugendstils ist dieser Platz

bis heute von einer hohen städtebaulichen Wirksamkeit. Beide Plätze zeigen deutlich die Bedeutung als verkehrliche Transformationsorte von der Eisenbahn hin zum innerstädtischen Verkehrsnetz mit Straßenbahnen. Mit ihrer repräsentativen Platzrandbebauung symbolisieren sie auch die städtebauliche Transformation zwischen Gleisnetz und Stadt.

Während des Zweiten Weltkrieges wurden viele Bahnhöfe zerstört und mit ihnen die Bahnhofsplätze. Als kriegswichtige Knotenpunkte waren sie bevorzugtes Angriffsziel. In den Wiederaufbaujahren stand zunächst die Sicherung der Funktion der Eisenbahnnetze im Fokus. Dazu kamen in den nächsten Jahren weitgreifende städtebauliche Neuordnungen, die nicht selten komplett neue Stadtgrundrisse in den Bahnhofsquartieren zur Folge hatten.

Auch erhalten gebliebene Bahnhofsplätze wurden verändert, was in der Regel erhebliche städtebauliche Defizite nach sich zog. Die neuen verkehrlichen Entwicklungen reduzierten die Platzflächen und veränderten Raumkanten. Die historischen Bahnhofsgebäude, die den rahmenden Vorplatz erforderten, um ihre Wirkung entfalten zu können, wurden in den Hintergrund gedrängt. Verunstaltet mit wenig schmückenden Bahnhofsvordächern und unmittelbar angrenzenden neuen Straßenschneisen wurden die Bahnhofsfassaden zunehmend unsichtbar. Der Niedergang der Bahnhöfe als bedeutender Teil der Stadt wurde durch diese Entwicklung stark beschleunigt. Beispielhaft dafür steht Kehl, wo das teilweise zerstörte Bahnhofsquartier nicht wieder aufgebaut und stattdessen ein neuer Bahnhof errichtet wurde. Bahnhof und Innenstadt wurden durch eine sechsspurige autobahnähnliche Straße getrennt, die die Autobahn A5 mit dem überörtlichen französischen Straßennetz in Strasbourg verbindet. Der Bahnhofplatz wurde zugunsten von Flächen für Grenzkontroll- und Zolleinrichtungen aufgegeben. Erst innerhalb der Entwicklungen für die Landesgartenschau 2004 wurde wieder ein Bahnhofplatz realisiert.³² Der Bahnhof Tübingen hingegen hatte ursprünglich keinen Bahnhofplatz, das Ausgangsportal des Bahnhofs markierte den Auftakt in eine Allee, die Teil einer vorstädtischen Parkanlage war.³³ Diese wurde Anfang der 1960er Jahre teilweise mit einem Omnibusbahnhof (ZOB) überbaut. Der Zugang zu diesem ZOB erfolgte über eine Fußgängerunterführung direkt vor dem Bahnhofsausgang, über die sich ein wenig schmückendes Dach spannt. Die Bahnhofsplätze beider Städte sind typisch für den Wandel zur autogerechten Stadt.

Der Wandel zur autogerechten Stadt veränderte auch das städtische Hauptwegnetz, welches sich nunmehr an den Dimensionen und am Tempo des Automobils

32 Vgl. K. Korth (s. A 28), S. 89.

33 Vgl. Auslobung VgV-Verfahren ZOB Europaplatz. Universitätsstadt Tübingen, Stabsstelle ZOB Europaplatz, Tübingen 2017.



Abb. 6: Autogerecht umgestalteter Bahnhofplatz in Tübingen 1964. Aus dem Park wurde ein Omnibusbahnhof; Quelle: *Stadtarchiv Tübingen*.



Abb. 7: Bahnhof und Bahnhofplatz in Tübingen 2018; Ziel der geplanten Umgestaltung ist die Aufwertung des Bahnhofs und Wiedergewinnung von Stadtraum; Foto: *A. Faden*.

orientierte. Stadteingang war nicht mehr der Bahnhofplatz, sondern die Einfahrt der Stadtautobahn. Vor den meisten Bahnhöfen entstanden unüberbrückbare, mehrspurige Straßenschneisen. Zu Fuß gehende Menschen wurden zum Verkehrssicherheitsrisiko, die zu ihrer Sicherheit in Fußgängerunterführungen und von dort aus zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs geleitet wurden. In unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen wurden Stellplätze und Parkhäuser für Autos errichtet. Die autogerechte Stadt führte in den nächsten Jahrzehnten zu Bahnhofsplätzen als reine Funktionsorte, die sich den Anforderungen an den individuellen Autoverkehr unterordneten. Auch die Bahnhöfe selbst entwickelten sich zu Funktionsorten, schmucklos und frei von architektonischen Ansprüchen. Einhergehend mit der schwierigen Finanzausstattung der Deutschen Bahn und auch vieler Kommunen verkamen Bahnhofsgebäude und ihre Plätze vielfach zu ungepflegten, vernachlässigten Orten. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse – Bahnhofsgebäude, Gleisunterführungen und Bahnsteige im Eigentum der Bahn, Vorplätze, Parkplatzanlagen und die weiterführenden Fußgängerunterführungen im Eigentum der Städte – bedingen divergierende Interessen. Erschwert

wird die Situation durch das komplexe Finanzzuweisungsgebaren des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn und das nicht minder komplizierte Fördermittelprozedere von Bund und Land für städtebauliche und verkehrliche Aufwertungen der Bahnhofsplätze. All dies führte an vielen Bahnhöfen zu einem Nebeneinander unterschiedlichster baulicher Zustände und Anpassungen, die dennoch oft den Gesamteindruck und die Nutzbarkeit nur wenig verbessern konnten, insbesondere wenn es an der notwendigen Gesamtstrategie für Platz und Bahnhof fehlte.

Die Renaissance der Bahnhöfe und Bahnhofsplätze

Die autogerechte Stadt führte zu einer drastischen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den Städten. Die anhaltende Trennung von Arbeits- und Wohnwelten mit immer längeren Arbeitswegen verstärkte die Pendlerströme, der Platzbedarf für Straßen und Parkplätze führte nicht wenige Städte in den Verkehrsinfarkt. Eine weitere Ertüchtigung der Straßenverkehrsinfrastruktur wäre ohne den grundlegenden Verlust der Lebensqualität für die Stadtbewohnerinnen und -bewohner nicht möglich. Eine Alternative bietet der öffentliche Verkehr, der seit den 1990er Jahren wieder stärker in den Mittelpunkt stadt- und verkehrsplanerischer Bemühungen rückte. Förderlich wirkt zudem die Zunahme des Radverkehrs, die sich in vielen Städten seit Jahren ablesen lässt. So nahmen in den letzten Jahren die Zahlen bei den Berufspendlern zu, wie auch die Zahlen beim Fernreiseverkehr. Die weitere Mobilitätswende erfordert aktuell Verbesserungen im Streckennetz und bei der Organisation, beispielsweise innerhalb der Verkehrsverbünde, aber auch eine Aufwertung der Bahnhöfe und Bahnhofsplätze.

Viele der Bahnhofsplätze und Bahnhöfe sind nicht eingerichtet auf steigende Fußgängerströme und erhöhtes Reiseaufkommen. So fehlt es an ausreichenden und sicheren Radabstellplätzen, komfortablen oberirdischen Fußwegeverbindungen anstelle der sozialräumlich schwierigen Unterführungen, an Aufenthaltsflächen, einer übersichtlichen Organisation des Umstiegs auf den ÖPNV, an der einfachen Integration von Fernbusangeboten, an grundlegender Verbesserung der Barrierefreiheit, an Witterungsschutz, an übersichtlicher Organisation des Hol- und Bringverkehrs, an einem klar strukturierten Wegenetz Richtung Innenstadt sowie der übersichtlichen Beschilderung und Vermittlung wichtiger städtischer Informationsangebote. Gerade letzteres wird auch in Zeiten fortschreitender Digitalisierung wichtig bleiben: unmittelbare, leicht und schnell zugängliche Informationen. Neben diesen funktionalen Erfordernissen geht es bei den Verbesserungen um die Rückgewinnung und Attraktivierung des öffentlichen Raums für die Menschen. Menschen halten sich dort gern auf, wo sie sich wohlfühlen, sie willkommen sind und sie Nutzungsanreize für den Aufenthalt vorfinden. Dann verlängert sich ihre

Aufenthaltszeit deutlich, die in rein funktionalen Räumen auf ein Minimum beschränkt ist und die deshalb auch nicht selten eine Entwicklung zu Angsträumen, vor allem abends und nachts, befördert. Dieser planerische Ansatz bedingt eine konsequente Stadtentwicklung ausgehend vom Blickwinkel zu Fuß gehender Menschen, in der der motorisierte Individualverkehr nicht mehr automatisch bevorrechtigt ist.³⁴

Aus den skizzierten Punkten lassen sich wesentliche Prinzipien ableiten, die bei der Umgestaltung von Bahnhöfen und Bahnhoftsplätzen zu berücksichtigen sind:

- ▷ Bahnhoftsplätze brauchen Platz für zu Fußgehende Menschen durch Beschränkung des individuellen KFZ-Verkehrs. Auch wenn dies immer noch einer der großen Streitpunkte bei Planungsprozessen ist, der Transformationsraum Bahnhof erfordert autofreien Platz.
- ▷ Verkehrliche und funktionale Belange dürfen die gestalterische Ausprägung nicht dominieren. Dabei ist selbstverständlich, dass Bahnhöfe und Bahnhoftsplätze verkehrliche und funktionale Anlagen sind. Dennoch müssen diese Belange in ein gestalterisches Gesamtkonzept integriert werden. Die Forderung lässt sich am besten bei der Ausgestaltung von Überdachungen nachvollziehen. Großflächige Dächer, egal wie kunstvoll sie ausgeführt werden, verändern Durchblicke und Einblicke in den Stadtraum und definieren den Stadtraum von diesen Bauwerken aus. Stadtraum spannt sich allerdings immer zwischen den Bauungskanten auf. Die meisten großflächigen Überdachungen wirken deshalb schon wenige Jahre nach ihrem Bau deplatziert. Funktional bringen sie wenig Vorteile. Meist sind weitere, kleine Überdachungen zum Witterungsschutz notwendig. Als auffällige Landmarken sind die großen Dächer, von wenigen Ausnahmen abgesehen, überflüssig.
- ▷ Für den Übergang zu den Angeboten des ÖPNV sind kurze, störungsfreie und oberirdisch verlaufende Wege sowie eine hohe Übersichtlichkeit notwendig. Funktionierende ÖPNV-Angebote leben vom zügigen Umstieg und einfacher Betriebsorganisation. Das Bündeln von Linien gleicher Richtung, das sorgfältige Abwägen der konkreten örtlichen Zuordnung oder die Organisation des Ein-, Aus- und Umstiegs sind keine gestalterischen sondern betriebliche und verkehrliche Fragen, müssen aber auch gestalterisch gelöst werden.
- ▷ Barrierefreiheit betrifft heute nicht nur die konkrete Ausgestaltung von Haltestellen und Bahnsteigen sondern das gesamte Platzgefüge. Im Sinne eines inklusiven Gestaltungsanspruches und unter Berücksichtigung einer zunehmend

34 Vgl. hierzu J. Gehl, *Leben zwischen Häusern*, Berlin 2012. S. 10 ff.

weniger mobilen, älter werdenden Bevölkerung kann Barrierefreiheit nicht heißen, an irgendeiner Stelle Rampen oder Leitsysteme anzubieten. Barrierefreiheit bedeutet, dass versucht wird, allen Menschen die gleichen Zugänglichkeiten ohne Einschränkungen zu ermöglichen. Dieser Ansatz ist insbesondere im Hinblick auf die historischen Bahnhofsgebäude sehr weitreichend, haben diese doch meist einen bauwerksbestimmenden Sockel und Treppen und unterliegen als Denkmale besonderem Schutz. Bahnhöfe waren und sind jedoch Funktionsorte mit einem klar definierten Zweck. Gerade in der Abwägung zwischen Denkmalschutzbelangen und den Erfordernissen der Barrierefreiheit liegt eine der schwierigsten Aufgaben bei der Gestaltung des Übergangs zwischen Bahnhof und Platz, die nur gemeinschaftlich im Interessenausgleich bewältigt werden kann.

- ▷ Vor allem kleinere Bahnhöfe haben heute nicht mehr automatisch ein öffentliches WC. Aufgabe der Stadt ist es dann, WC-Anlagen auf dem Bahnhofsplatz zu integrieren. Häufig wird dieser Punkt in den Planungsprozessen zu lange ausgeklammert und erst berücksichtigt, wenn keine optimale Lösung mehr erzielt werden kann.
- ▷ Der Anteil der Menschen, die mit dem Rad zum Bahnhof kommen und von dort weiterfahren, nimmt in allen Städten zu. Auch wenn diese Menschen formal Bahnkunden sind, müssen die Städte für Fahrradparkierungen sorgen. Für Fahrradabstellanlagen gilt wie für die anderen Bausteine einer umweltfreundlichen Mobilität: sie erfordern Großzügigkeit, hohen Nutzungskomfort, Sicherheit, Sichtbarkeit und eine möglichst zentrale Lage für kurze Wege. Auch wenn sie funktionale Bausteine sind, bedürfen sie einer hochwertigen Gestaltung, die einlädt, sie zu nutzen. Neben der Integration von Fahrradparkierungen sind am Bahnhof möglichst vielfältige Mobilitätsangebote und diese auch deutlich sichtbar zu kombinieren, wie Taxi, Carsharing, Fernbusse, Fahrradverleih, auch touristische Busse und der Regionalverkehr. Dies sichert kurze Wege, aber auch Öffentlichkeit, was wiederum positiv hinsichtlich der sozialen Sicherheit ist.
- ▷ Bahnhofsplätze bilden als Transformationsräume den Stadtauftritt ab. In den Diskussionen für politische Entscheidungsprozesse dominiert meistens die städtische Innensicht beispielsweise bei der Frage, ob es genug Kurzzeitstellplätze gibt. Bahnhofsplätze vermitteln Ankommenden den ersten Eindruck einer Stadt und sind konsequent von dieser Gruppe aus zu denken. Bahnhöfe und Bahnhofsplätze werden auch bei Dunkelheit genutzt. Gerade dann zeigen sich die Nachteile rein funktional ausgelegter Beleuchtungskonzepte, weshalb die Frage von Lichtinszenierung keine wünschenswerte, sondern eine notwendige Aufgabe ist.
- ▷ Die Bahnhofsarchitekturen des 19. Jahrhunderts sind in ihren Nutzungsanforderungen heute oft nicht mehr zeitgemäß. Die innere Organisation kommt nicht selten an ihre Grenzen oder hat keine Funktion mehr. Dazu kommen die wirt-

schaftlichen Verwertungsabsichten der Deutschen Bahn als Eigentümerin und Betreiberin. Um eine gute Gesamtlösung zu finden, braucht es bei allen Beteiligten Offenheit und eine gemeinsame Zielformulierung.

Bahnhofsplätze sind bedeutende städtische Sozialräume, Orte der Eile wie auch des Wartens, Ortes des Abschieds und des Ankommens. Sie werden weiterhin Orte des Randes sein, in denen soziale Kontrolle von Bedeutung ist. Neben den häufig benannten Überwachungskameras bieten sich hierfür an: Bahnmanager, Bahnhofskümmerer, durch Personal betreute Radstationen und Leitstellen von ÖPNV- oder anderen Mobilitätsanbietern, weiterhin lebendige Platzränder mit öffentlichen Erdgeschossnutzungen für Läden und Gastronomie.

Innerhalb der Mobilitätswende ist die Umgestaltung von Bahnhöfen und Bahnhofsplätzen zu Stadtplätzen eine der interessantesten Entwicklungsaufgaben. Dabei wird die Umgestaltung nur im Dreiklang der verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Bausteine und im Miteinander der verschiedenen Akteure gelingen. Dann können Bahnhöfe und ihre Plätze wieder zu Sehnsuchtsorten für das Reisen sowie selbstverständlicher Ausdruck einer umweltfreundlichen Mobilität werden und zudem das alltägliche unmittelbare Miteinander der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner wie auch die vorurteilsfreie Begegnung mit Besuchern und Gästen sichern. Als ersten Eindruck einer Stadt sollte den kommunal Planenden ein einladender Bahnhofplatz ohnehin ein Anliegen sein.

Dirk Schubert

Ikonen des Handels

Identitätsstiftende Speichergebäude in Seehafenstädten zwischen Erhalt und Kommerz

Im Kontext des weltweiten Umbaus von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen¹ haben besondere Gebäudetypen eine neue Bedeutung gewonnen: Speicherkomplexe. In allen Seehafenstädten in unterschiedlichen Ausprägungen vorhanden, waren derartige Gebäude (heute) innenstadtnah gelegen und meist mit Wasserbelegenheit errichtet worden, um Güter zu lagern, zu sichern und gegebenenfalls zu veredeln. Von der Frühzeit über das Mittelalter bis in die Neuzeit hatten sie wichtige Funktionen zur Versorgung der lokalen Bevölkerung und für gewinnträchtigen Handel. Mit Industrialisierung und Ausweitung des Handels gewann der Bau von Lagergebäuden an Bedeutung, neue Konstruktionsmethoden wurden entwickelt und größere Lagerkomplexe entstanden. Durch die Einführung des containerisierten Güterumschlags seit den 1970er Jahren allerdings wurden die Speichergebäude überflüssig. Der Container konnte zugleich als Transport- und Lagerbehälter dienen.² Zum (weitgehend automatisierten) containerisierten Güterumschlag wurden große Landflächen und freie Kaikanten erforderlich. Speicher blieben ungenutzt, verfielen, oder wurden umgehend abgerissen. Ein Neubau von Speichern erübrigte sich, da Container nicht in Speichern bepackt oder eingelagert werden konnten. Eine Zukunft als Warenlager für Speichergebäude wird daher weltweit nur in wenigen Ausnahmefällen möglich sein.

Teilweise wurden Speicher unter Denkmalschutz gestellt, vielfach befanden sich die Gebäude in kommunalem Eigentum. Instandsetzung und Umbau von Speichern für andere Nutzungen waren kostenintensiv, und die vielfach tiefe Bauweise der Speicher erschwerte hinreichende Belichtung und Belüftung. Als Nutzbauten wurde ihnen wenig Aufmerksamkeit, Sorgfalt und Unterhaltung zugebilligt. In den

- 1 Eine Übersicht über die Vielfalt der Vorhaben geben: *Association International Villes et Ports/G. Marini*, PortCities 13:28 GMT, Le Havre 2008 und *RETE*, The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City, Venice 2011.
- 2 *M. Levinson*, The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, Princeton 2006.

letzten Jahren hat der Zeitgeist allerdings die Bedeutung von Profanbauten erkannt und als Traditionsinseln bilden sie Bezugspunkte für eine inszenierte maritime Kultur, die umrahmt von Museumsschiffen und alten Kränen ein authentisches Hafenumfeld für Einheimische und Touristen abbilden soll.

Speichergebäude sind Zweckgebäude und Orte zur Lagerung von Waren und Gütern. Sie gelten inzwischen als großartige Zeugnisse des maritimen Erbes und bilden Alleinstellungsmerkmale für Stadtmarketing. Vormalig nüchterne Funktionsgebäude können zu spektakulären Architekturen mutieren, die alt und neu verschmelzen. Die Neunutzungsmöglichkeiten scheinen unbegrenzt, die von Maklern beförderte Nachfrage als Anlageobjekte stößt auf ein großes Echo. Kreative, Künstler und Galerien sind die Pioniere und „Trüffelschweine“ der Umnutzung, Restaurants, Hotels aber auch Büros und Wohnungen in Speichern folgen. Speichergebäude sind „in“ und selektiv werden dort Teile des Hafens für die Erlebnisgesellschaft „ausgestellt“.

Die Umnutzungen eröffnen diverse Optionen – als Zwischennutzung und ggf. unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes Mischnutzungen für Museen, Galerien, Büros, Restauration, Hotels oder Showrooms. Es bleibt im Einzelfall zu evaluieren, ob es gelungen ist, Denkmalschutz und Authentizität zu bewahren, ob Verkitschung und Nostalgie dominieren, oder es sich „nur“ um als historisch deklarierte Strukturen handelt.

Die Speicher sind vielfach eingebettet und versteckt in revitalisierte Waterfronts mit dichter hochgeschossiger Bebauung und zeichnen ein positives, narrativ aufgeladenes Bild von Hafen und Hafearbeit, das den Mythos von Fremdem und Exotischem einschließt.³ Orchestriert wird das bauliche Erbe („tangible“) von Festen, Musik, Film und Literatur („intangible“) und im Rahmen des Stadtmarketings zur Ideologisierung des Maritimen genutzt.⁴ Dieser Beitrag gibt einen (unvollständigen) exemplarischen Überblick und fokussiert auf Speicher, die im Kontext mit Industrialisierung und der Ausdehnung des Welthandels (also zwischen Beginn des 19. Jahrhunderts und mit Beginn der Containerisierung ab den 1970er Jahren) entstanden sind.⁵

3 Zum Konzept der Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene Hafen- und Uferzonen, hinter dem sich rückwärtsgerichtete nostalgische Konzepte von Gemeinschaftlichkeit und mittelalterlichen Marktplätzen verbergen vgl. *D. Schubert*, Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene Hafen- und Uferzonen in den USA, in: *Die alte Stadt 2/2001*, S. 130-154.

4 *R. Lee*, The Social Life of Port Architecture, History, Politics, Commerce and Culture, in: *F. P. Hesse* (Hrsg.), *Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere*, Berlin 2012, S. 35-52.

5 Auch Zeughäuser, Kornhäuser und Arsenale aus vorindustrieller Zeit fungieren als austauschbare architektonische „Vorbilder“ für moderne Nutzungen und Bauten.

Speicherkomplexe

Vielfältige besondere Bautypen, ggf. mit Zollverschluss, haben sich für die Aufbewahrung von Waren wie Gewürzen, Kaffee und Tee, Getreide sowie Kühlgütern herausgebildet. Ursprünglich handelte es sich um Orte, Böden, Kammern in Häusern und folgend um Gebäude und Schuppen speziell für die Lagerung von Waren, vorwiegend ohne Wohneinheiten. Die kurz-, mittel- und langfristige Lagerung – je nach Absatz- und Gewinnmöglichkeiten – in den Speichern konnte mit Veredelungs- und Bearbeitungstätigkeiten einhergehen. Derartige Lager- und Transitschuppen wurden auch für andere Verkehrsträger wie Eisenbahnen erstellt.

Vor dem Hintergrund der Industrialisierung und der raschen Zunahme und Internationalisierung des Handels erwachsen neue Herausforderungen für den Güterumschlag, die Lagerung und somit größere Speicherkomplexe. So entstanden besondere Infrastrukturen, die ganzheitlich den Prozess des Güterumschlags, der Lagerung, Veredelung, Verzollung und schließlich des Weitertransports beinhalten. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts waren diese logistischen Infrastrukturen integrale Bestandteile der komplexen Organisation des Güterumschlags und auf die spezifischen Anforderungen in Seehafenstädten und die jeweilige Spezialisierung von Gütern zugeschnitten.

Verschiedene Typen von Speichern, uferparallel oder giebelständig angeordnet, sind dabei zu unterscheiden: Transitspeicher, offene Schuppen, oder hallenartige Strukturen dienten nur vor der Weiterverladung und dem Schutz von Witterungseinflüssen. Die Speicher zur mittel- bis langfristigen Lagerung wurden dagegen in der Regel als mehrgeschossige solide Bauwerke in Holz-, Gusseisen-, Stahlbeton- oder Stahlkonstruktion errichtet, die vielfach flexibel, häufig aber auch für die Lagerung besonderer Gütergruppen ausgelegt waren. So bilden z. B. Silogebäude eine spezifische Form für die Lagerung von Getreide und Schüttgütern. Die Lagerung in öffentlichen oder privaten Speichern erfolgte vor allem aus zollrechtlichen Gründen. Die Zölle waren jeweils erst dann zu entrichten, wenn Waren ausgeführt wurden. Die Freihäfen („Freilager“) waren damit quasi exterritoriales „Ausland“. Für den Begriff Speicher wurden andernorts auch die Termini Lagerhäuser, Packhäuser, Kaufhäuser oder Entrepots verwendet.

Speicherensembles

Die Speicherstadt in *Hamburg* ist wohl weltweit der größte Speicherkomplex (ca. 21 ha). Das Ensemble aus rotem Backstein zur zollfreien Lagerung wurde nach 1885 in mehreren Abschnitten errichtet. Das Areal, die Wandrahminsel, war vor dem Bau der Speicherstadt bewohnt und ca. 20.000 Menschen mussten weichen und sich

eine neue Bleibe suchen.⁶ Die Speicherstadt bildete mit Kanälen, Kränen, Kraftwerk, Feuerwehr, Post, Bank, Zollamt, Speisehallen und Bahnanschluss eine „Stadt in der Stadt“.⁷ Der Freihafen war damit aus der Stadt ausgegrenzt. Das Areal war eingezäunt und nur mittels (Zoll-)Kontrollen zugänglich. Im Zweiten Weltkrieg wurden viele Speicher (teil-)zerstört.⁸ Neue Speicher wurden behutsam in ähnlicher Kubatur und Backsteinarchitektur eingefügt. Auch hier entfiel mit Einführung der Containerisierung des Güterumschlags weitgehend der ursprüngliche Zweck der Gebäude. Neue Nutzer wie Teppichhändler nutzten niedrige Mietpreise, es folgten Kultureinrichtungen, Kreative, Büros und Modefirmen. Die Gebäude wurden sukzessive instandgesetzt, schrittweise umgenutzt und für neue Nutzungen hergerichtet. 2011 wurde nach EU-Recht der Freihafenstatus für Hamburg und auch für die Speicherstadt aufgehoben. Die Speicherstadt befindet sich in städtischem Besitz und wird von der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) bewirtschaftet.

Die gesamte Speicherstadt steht unter Denkmalschutz und wurde 2014 mit dem Chilehaus und Kontorhausviertel von der UNESCO zum Welterbe erklärt.⁹ Die UNESCO hat damit das außergewöhnlich hohe städtebauliche, gestalterische und konzeptionelle Format des Projektes anerkannt. Es entbehrt dabei nicht einer gewissen Ironie, dass eine radikale Flächensanierung für die Interessen des Handels diese Auszeichnung erhält.¹⁰ Bereits Alfred Lichtwark, Direktor der Hamburger Kunsthalle, hatte von der „Freien und Abrissstadt“ gesprochen. Der kommunale Speicher A – „Kaiserspeicher“ – (im Kriege zerstört und 1963 wieder aufgebaut) wurde inzwischen zur Elbphilharmonie aus- und umgebaut, Speicher B zum Internationalen Maritim Museum Hamburg (IMMH).

Hamburg wurde bis zum Groß-Hamburg-Gesetz 1937 vor allem in den preußischen Nachbarstädten Altona, Wandsbek und *Harburg* industrialisiert. Während der Hamburger (und der Altonaer) Hafen offene Tidehäfen waren, war der Harburger Hafen ein Dockhafen nach Londoner Vorbild und nur durch eine Schleuse

6 K. Maak, Die Speicherstadt im Hamburger Hafen. Eine Stadt in der Stadt (Arbeitshefte zur Denkmalpflege, Bd. 7), Hamburg 1985; J. Lafrenz, Die Speicherstadt in Hamburg, in: Die alte Stadt 4/1994, S. 318-338, F. M. Hinz, Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg, Hamburg 2000.

7 Die Literatur zur Hamburger Speicherstadt ist inzwischen umfangreich und reicht über Planung, Bau, Zerstörung, Wandel bis zum Welterbe-Status. Für den Generalplan zeichnete der Oberingenieur Franz Andreas Meyer verantwortlich; Vgl. F. A. Meyer, Vortrag, Hamburg und die Zollanschlussbauten, in: Stahl und Eisen, Heft 10, Oktober 1888, S. 650-661.

8 A. Kludas/D. Maass/S. Sabisch, Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1988.

9 Vgl. *Freie und Hansestadt Hamburg/Kulturbehörde Denkmalschutzamt*, Nominierung zur Eintragung in die UNESCO Welterbeliste. Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus. Nominierungsdossier, Hamburg 2014; mit diversen Beiträgen über Speicherkomplexe weltweit.

10 R. Lange/Th. Hampel, Hamburgs Welterbe. Speicherstadt und Kontorhausviertel, Hamburg 2016, S. 5.

erreichbar.¹¹ Silos, Mühlenbetriebe, Ölmühlen und Palmölfabriken prägten die Harburger Hafenlandschaft und Speichertypen. Viele der im Zweiten Weltkrieg (teil-)zerstörten Speicher blieben noch Jahrzehnte danach wenig oder gar nicht genutzt. Nach diesen Jahren der Stagnation und nicht realisierter Pläne für den Binnenhafen fungieren die alten Speichergebäude nun als Anker für die Wiedergeburt der Keimzelle Harburgs. Inzwischen sind etliche Speicher (Kaispeicher, Fleethaus etc.) am Bahnhofs- und Kaufmannskanal sowie am Verkehrshafen zu Büros und Wohnungen umgenutzt worden.¹² Die Umnutzung eines 16-Röhren-Rundsilos (Silo 16) und Aufstockung auf 15 Geschosse mit Wohnungen, Büros und Restauration ist ein spektakuläres Beispiel. Mit der aufwendigen, denkmalgerechten Sanierung des alten Speichers am Kaufmannskanal („Neues Kaufhaus“) ist dieses Lagergebäude zu einem neuen kulturellen Zentrum Harburgs geworden.¹³

Speicher spielten für Im- und Exporthäfen wie *Bremen* eine wichtige Rolle. Deutschlands zweitwichtigster Hafen Bremen (später auch Bremerhaven) suchte hier nach maßgeschneiderten Lösungen für die speziellen Hafenanforderungen. Wie in allen europäischen Hafenstädten entstanden zunächst auch in Bremen entlang einer uferparallelen Straße rechtwinklig zum Weserufer angeordnete Pack- und Speicherhäuser im Stadtzentrum. Bald aber wurden Vertiefungen der Weser und die Anlage neuer Seehäfen dringlich.¹⁴ Mit der seit 1883 betriebenen Korrektur der Unterweser sollte auch größeren Schiffen das Anlaufen der stadtbremischen Häfen ermöglicht werden, auch sollten neue Gewerbeflächen am Wasser erschlossen werden. Die ältesten erhaltenen Gebäude sind die Speicher Bachmann (Am Fabrikufer), die ca. 1893 errichtet wurden. Die Architektur dieser Gebäude ist noch stärker an den älteren kleineren Packhäusern in der Altstadt orientiert.

Um den lukrativen Handel in Stadtnähe zu halten, baute Bremen ab 1887 den Europahafen. Nach dem Beitritt Bremens zum Zollverein 1888 wurde der Europahafen Freihafen. Über ein Jahrhundert lang war das Freihafengelände für die Bevöl-

11 K.H. Altstaedt/R.-M. Weiss, *Der Hafen Harburg, Schifffahrt, Handel und Hafenleute an der Süderelbe*, Harburg 2011; R. Busch, *Harburgs Binnenhafen in Geschichte und Gegenwart*, Hamburg 1997.

12 IBA (*Internationale Bauausstellung*), *Denkmalwelt Harburger Binnenhafen*, Hamburg 2008.

13 K.-H. Altstaedt, *Der Speicher am Kaufmannskanal, eine Dokumentation*, Hamburg-Harburg 1915, vgl. auch *Chr. Schwarzkopf*, *Ist das überhaupt städtebauliche Denkmalpflege? – Zum Harburger Binnenhafen*, in: *Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz, Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 39*, Berlin 2014, S. 94-103.

14 Vor diesem Hintergrund war bereits der Hafen Vegesack angelegt worden. Später gelang es dem Königreich Hannover das Areal für Bremerhaven abzukaufen. Das Königreich Hannover legte daraufhin direkt angrenzend an Bremerhaven – bald der bedeutendste deutsche Auswanderungshafen – an der Einmündung der Geeste in die Weser Geestemünde an. Auch in diesen (Vor-)Häfen sind einzelne Speichergebäude erhalten geblieben.

kerung weitgehend unzugänglich.¹⁵ In Bremen bildet die Speicherzeile der Speicher XI und XIII (Eduard-Suling-Straße) ein Beispiel von viergeschossigen Nutzbauten, weitgehend ohne gestalterischen Aufwand. Der Speicher XI wurde zwischen 1908 und 1912 als Baumwollspeicher gebaut. 1912 konnte auch der Speicher XIII fertig gestellt werden. Die Sockelgeschosse, Treppenhäuser und Ladeluken sind in Backstein ausgebildet, die anderen Fassadenflächen sind verputzt. Pro Etage gibt es zwei Lagerböden mit ca. 450 qm bei einem Eisenbeton-Stützenraster von ca. 5x5 Metern. Die Speicher entsprechen einander in Konstruktion, Grundriss und Aufriss. Der Speicher XI steht seit 1994 unter Denkmalschutz.¹⁶ Mit 400 Metern handelt es sich um das längste Gebäude in Bremen. Mittels der Unterbringung des Hafemuseums Bremen und der Hochschule für Bildende Künste Bremen gelang hier die Umnutzung des großen Speicherkomplexes und damit zugleich der Beginn der Aufwertung. Inzwischen sind auch Restaurants und das Bremer Zentrum für Baukultur im Speicher XI untergebracht. Die Sanierung erfolgte mit betont sparsamen Mitteln, mit unverputzten weiß getünchten Wänden und Holzbohlenfußböden.

Die Speicher waren für die Lagerung von besonderen Waren wie Kakao, Kaffee, Kolonialwaren, Baumwolle oder Wein ausgelegt. Künstlich angelegte Kai-mauern mit (Halbportal-)Kränen ermöglichten das Anlegen auch von größeren Seeschiffen und den raschen Umschlag auf Eisenbahn und Fuhrwerke. In Transitschuppen wurden die Waren kurzfristig gelagert und sortiert. Es folgen auf dem Kai eine weitere Straße mit Krananlagen, mit Raum für Eisenbahn und Fuhrwerke und schließlich mit Speichern für die längerfristige Lagerung der Waren („Bremer System“).¹⁷ Noch 1950 wurde ein sechsgeschossiger Speicherneubau (Speicher I) mit Ausmaßen von 226 x 30 Metern mit Rasterarchitektur errichtet.¹⁸ Nach der Verfüllung des Überseehafens in den 1990er Jahren erschließt sich die komplexe Logistik des Stückgutumschlags und der Lagerung nicht mehr. Der maritime Bezug der Speicher ist damit schlichtweg verloren gegangen.¹⁹

Dockhäfen und Speicher: London, Liverpool und Dublin

In Großbritannien begann mit der Zunahme der Küstenschifffahrt gegen Ende des 17. Jahrhunderts bereits die Konzentration des Außenhandels in größeren Seehäfen. Damit ergaben sich für den anwachsenden Güterumschlag und die (Zwischen-)La-

15 *BremenPORTS*, Vom Überseehafen zur Überseestadt, Delmenhorst 2002.

16 G. Skalecki, Speicherbauten in Bremen, in: F. P. Hesse (s. A 4), S. 79-85.

17 K. Löbe, Seehafen Bremen. 100 entscheidende Jahre, Bremen 1977, S. 97.

18 Architektenkammer der Freien und Hansestadt Bremen, BDA Bremen, Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Architektur in Bremen und Bremerhaven, Worpswede 1988, S. 134.

19 G. Warsewa, Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafenstadt, in: Raumforschung und Raumordnung 5/2010, S. 373-387.

gerung neue Bauaufgaben.²⁰ Durch den Bau von Dockhäfen mit Speicherkomplexen war es möglich, den großen Tidenhub auszugleichen und dadurch das Be- und Entladen der Schiffe zu beschleunigen und zugleich sicherer zu machen. Hohe Mauern wurden um die Schiffe und Speicher zum Schutz der wertvollen Güter angelegt. Entsprechend dem Stand der Hafenbautechnologie und der Schiffsgrößen entstanden zunächst kleinere Docks; später wurden größere Dockkomplexe weiter flussabwärts gebaut. So entstand die Konzeption, künstliche Hafenbecken als Einheit mit Speichern und Schutzmauern anzulegen.²¹ Die Schiffe mussten eine Schleuse passieren und konnten dann bei konstantem Wasserstand be- und entladen werden. Die Zollmodalitäten wurden an den Eingängen der Docks erledigt und die Firmen unterhielten firmeneigene Polizei und Wachmannschaften. Die Dockgesellschaften hatten eigene Verwaltungen, die Bau, Finanzierung, Betrieb und Bewirtschaftung organisierten.

In *London* war mit dem Bau der Docks ab 1800 im Osten themseabwärts der Grundstock für die weitere Expansion des Hafens gelegt worden.²² Die wertvollen Güter auf den Schiffen und an Land waren zuvor nur unzureichend gegen Diebstahl geschützt. Die ersten Docks mit Warenspeichern wurden von der West India Company auf der Isle of Dogs gebaut und 1802 eingeweiht.²³ Der Dockkomplex bestand aus zwei parallel angeordneten Becken, einem Import- und einem Exportdock.²⁴ Die Dockanlagen mit Wasserbecken, Speichern, Kais und Schutzmauern wurden großzügig ausgelegt.

Schwieriger und teurer gestaltete sich der Bau der 1805 eröffneten London Docks und der Speicher. Hier mussten Gebäude abgerissen und Entschädigungen bezahlt werden. Im Gegensatz zur East und zur West India Company hatte diese Gesellschaft kein Monopol für Waren aus bestimmten Herkunftsgebieten, sondern für bestimmte Warengruppen wie Alkoholika, Reis und Tabak. Deshalb wurden großzügige Lagermöglichkeiten vorgesehen. Noch mehr Probleme und Widerstände warf schließlich das Projekt der St. Katherine Docks auf. Die Speicher wurden hier direkt an die Kaimauern gebaut, um einen Umschlag vom Schiff in die Speicher zu ermöglichen. Die hohen Entschädigungen erzwangen eine kompakte Anlage mit

20 J. H. Schultze, Die Häfen Englands. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung der Schifffahrtszentren in Großbritannien, Leipzig 1930, S. 19.

21 D. Schubert, Governancestrukturen, Pfadentwicklungen und räumliche Auswirkungen auf das Verhältnis von Stadt- und Hafenentwicklung in London und Hamburg, in: U. Altröck/G. Bertram (Hrsg.), Wer entwickelt Stadt? Geschichte und Gegenwart lokaler Governance, Akteure, Strategien, Strukturen, Bielefeld 2012, S. 127.

22 J. Pudney, London's Docks, London/Oxford 1975, S. 74.

23 J. Bird, The Geography of the Port of London, London 1957, S. 73; I. S. Greeves, London Docks 1800-1980. A Civil Engineering History, London 1980, S. 10.

24 A. Bell, Port of London 1909-1934, London 1934.

engen Hafenbecken und einer schmalen Schleuse. Bei Eröffnung der Anlage 1828 war sie von der Technikentwicklung bereits überholt. Die zentrumsnahe Lage entpuppte sich zudem nicht als Vorteil, sondern schlug rasch in einen Nachteil bei der An- und Ablieferung der Waren um.

Das Tobacco Dock wurde ab 1812 gebaut und diente als Lager für importierten Tabak. Der große Komplex umfasste etliche Speichergebäude, mehrere Hafenbecken und war von Mauern umgeben. Am Haupteingang (Ratcliff Highway) wurden die Kontrollen durchgeführt. Das Untergeschoss wurde mit Rundbögen in Ziegeln erstellt, während das Obergeschoss mittels einer Mischung von Stahl- und Holzkonstruktion mit Oberlichtern ausgeführt wurde. Das Warenhaus ist inzwischen als Grade I als Baudenkmal gelistet. Nach einer langen Phase des Leerstands gab es ab 1990 Pläne, es zu einer Art Covent Garden des Londoner East End umzubauen. Die Hafenbecken wurden inzwischen teilweise verfüllt. Die Umnutzung zu einem Shopping Center entpuppte sich als Fehlschlag und das Gebäude steht inzwischen weitgehend leer. Die Zukunft des Baudenkmals ist unklar.

Mitte des 19. Jahrhunderts betrat London mit dem Bau des (Royal) Victoria Dock das Dampfschiffzeitalter. Dieses Dock und die Speichergebäude wurden nun direkt in das britische Eisenbahnnetz einbezogen. Beim Bau wurden dampfbetriebene Maschinen eingesetzt und die Schleusen waren für Schiffe bis über 8.000 BRT ausgelegt. Die Dockanlage erwies sich umgehend als finanzieller Erfolg, zumal das zum Bau des Docks erforderliche Land günstig erworben werden konnte. Bei den südlich der Themse gelegenen Surrey Docks erhielten die Gesellschaften dagegen Rechte, bestimmte Importwaren, vor allem Holz, anzulanden.

Ereignisse und Erfindungen wie die Verlegung des transatlantischen Kabels (1866), der Bau des Suezkanals (1869) und elektronische Telegraphen erleichterten und beschleunigten die Kommunikation und reduzierten die Notwendigkeit der Speicherlagerung in den Seehäfen. Vor diesem Hintergrund wurde 1874 das damals größte Hafenbecken der Welt, das Royal Albert Dock mit gerader Kaiführung gebaut. Dem Trend der Zeit folgend gab es keine Speicher mehr, sondern nur Transitschuppen, in denen die Waren nur kurzfristig gelagert wurden. Dies wiederum ließ den größten Konkurrenten, die inzwischen zusammengeschlossene East & West India Dock Company, nicht ruhen, und man begann 1882 bei Tilbury, 42 km flussabwärts von London, ein modernes Dock zu bauen. Mit dem Größenwachstum der Schiffe und der Umstellung von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt waren immer größere und zentrumsferne Dockanlagen erforderlich geworden.²⁵ Die Umstellung auf mechanische Entladungssysteme erfolgte dabei in London äußerst

25 J. G. Broodbank, *History of the Port of London*, Vol. I, London 1921, S. 96.

langsam – nicht zuletzt wegen der billigen Arbeitskräfte. Der Hamburger Wasserbaudirektor Johann Friedrich Bubenday, einer der bedeutendsten internationalen Autoritäten des Strom- und Hafenbaus, konstatierte bereits 1895: „So sehenswert die großen Lagerräume der London Docks in kaufmännischer Hinsicht sind, so wenig vermag die Art des Betriebes den Ingenieur, welcher die neueren Einrichtungen anderer Häfen kennt, zu befriedigen“.²⁶

Das citynah gelegene St. Katherine Dock wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als eines der ersten Docks geschlossen. Die von Thomas Telford konzipierte Anlage wurde im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört. Die meisten der historischen Speicher (von Philip Hardwick) wurden abgerissen. Die viergeschossigen Backsteinpeicher mit Rundbögen und gusseisernen Säulen sind inzwischen zu Läden und Büros umgenutzt. Ein Fachwerkspeicher wurde im Disneyland-Stil als Gasthaus der Charles Dickens-Zeit wiederaufgebaut. Auch bei den London Docks wurden Speicher abgerissen und Hafenbecken verfüllt.

Am Themseufer sind noch weitere, einzelne, inzwischen umgenutzte Speichergebäude aus verschiedenen Bauepochen vom 18. bis 20. Jahrhundert erhalten. Der Bereich um Shad Thames und einzelne Speichergebäude wie Hay's Wharf (1931-32) wurden denkmalgerecht umgenutzt. So sind u. a. Metropolitan Wharf (1862) und Butler's Wharf (1871-1873), einst größtes Teelager der Welt (Grade II), damit bedeutende Zeugnisse des viktorianischen Seemacht-Zeitalters neuen Nutzungen zugeführt worden.

Auch in *Liverpool* setzte man systematisch auf den Ausbau als Dockhafen mit künstlich angelegten Hafenbecken, Schleusen und Speichern, zumal Tidenhub und Strömungen das Manövrieren auf dem Mersey erschwerten.²⁷ Bis Mitte des 19. Jahrhunderts sollte in Liverpool ein vernetztes komplexes Docksystem mit Schleusen, Speichern und später angelegten Eisenbahnanschlüssen entstehen.²⁸

Das 1846 von Kronprinz Albert eröffnete Albert Dock bildete eine Art „Hafen im Hafen“. Der imposante Komplex mit Kraftwerk, einem Gebäude für den Hafenmeister und einem Verwaltungsgebäude mit dorischen Säulen bildet ein einheitliches Ensemble.²⁹ Die Speicher wurden um das rechteckige künstlich angelegte Wasserbecken angelegt, nur zwei Öffnungen ermöglichten die Ein- und Ausfahrt von Schiffen. Fünfgeschossige Backsteinpeicher mit gusseisernen Säulen rahmen das Hafenbecken. Schon seit 1920 fand keine nennenswerte Hafennutzung mehr

26 J. F. Bubenday, Die Häfen von London, in: Deutsche Bauzeitung 5/1885, S. 570.

27 *Liverpool City Council*, Liverpool Maritime Mercantile City, Liverpool 2009.

28 J. Hinchcliffe, The Conservation of Port Heritage. Lessons from Liverpool, in: On the Waterfront. Culture Heritage and Regeneration of Port Cities, English Heritage, November 2008, S. 1-8.

29 J. Jones, Albert Dock Liverpool, Liverpool/Malta 2007; A. Jarvis/K. Smith (Eds.), Albert Dock: Trade and Technology, Liverpool 1999.

statt, und das Becken verschlickte. 1976 wurde das Dock unter Denkmalschutz gestellt und 1983 begannen die Restaurations- und Umnutzungsarbeiten. Der Komplex beherbergt heute Museen, Kunstausstellungen (Tate Liverpool), Restaurants, Cafes und Büros. Direkt an das Albert Dock grenzt der als Welterbe festgelegte Bereich „Liverpool Maritime Mercantile City“ an.³⁰

In Liverpool entstand unweit des Waterloo Docks mit dem Stanley Dock Tobacco Warehouse 1901, der „Tabakfestung“, auch das wohl größte Backsteingebäude der Welt.³¹ Für den Bau des beeindruckenden fast 40 Meter hohen Speichers wurden 27 Mio. Ziegel benötigt. Der Komplex wurde auf aufgeschüttetem Gelände erstellt, hat eine Wasserbelegenheit und ist mit dem Liverpool and Leeds Canal verbunden. Die Waren konnten von Schiffen direkt in den Speicher verbracht werden. Zoll und Gebühren waren erst dann zu entrichten, wenn die Güter aus dem Speicherkomplex ausgeführt wurden.

Das seit 1980 leerstehende Gebäude ist mit dem Rang II als Baudenkmal und World Heritage eingestuft. Nach temporären Nutzungen ist die Umnutzung des großen Speicherkomplexes für Luxusapartments („New York Loft Style“), Büros, Geschäfte und ein Hotel inzwischen im Bau. Der Speicherkomplex steht seit 2009 auf der Liste der Conservation Areas at Risk. Für die zentrale Waterfront ist nun mit Liverpool Waters ein Megaprojekt auf ca. 60 Hektar in der Planung, dass die Uferzone vom Pier Head („The Three Graces“ - World Heritage) in westlicher Richtung mit dichter und hochgeschossiger Bebauung transformieren würde. ICOMOS hat bereits Bedenken angemeldet, dass damit die funktionale und morphologische Einheit in Frage gestellt würde und damit auch die Einstufung als World Heritage Site.³²



Abb. 1: Liverpool Waterloo Dock (1834); Umnutzung für (gated) Apartments; Foto: D. Schubert.

30 *Liverpool City Council*, Mercantile City Liverpool, Nomination of Liverpool – Maritime Mercantile City for Inscription on the World Heritage List, Liverpool 2005.

31 Protection and Conservation of Heritage Assets in Liverpool Waters and Stanley Dock, Liverpool Waters, Liverpool o.J.

32 *J. Pendlebury*, The Historic Urban Landscape of Liverpool Waterfront. The Three Graces in a New Perspective, in: *H. Porfyriou / M. Sepe (Eds.)*, Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective, New York and London, 2017, S. 117.

Auch in schottischen Seehafenstädten sind noch inzwischen umgenutzte Speicherkomplexe vorhanden. So in *Glasgow* („Second City of the Empire“) entlang des Broomielaw Quay am Clyde und in *Edinburgh/Port Leith*. In Leith Harbour wurde ein Dockhafen mit dem Victoria Quay (1847-1851) und Speichergebäuden (Patterson Warehouses) für Whiskey und andere Waren gebaut. Der Komplex ist inzwischen für Büronutzungen (Scottish Executive), Geschäfte, Lokale und Wohnungen umgenutzt worden. Die Struktur der Docks in Dublin – nach Vorbildern in London und Liverpool gebaut – ist in Teilen erhalten geblieben.³³ Der Speicher „Stack A“ (jetzt CHQ Building) wurde 1821 fertig gestellt und von dem auf Lagerhäuser spezialisierten irischen Architekten John Rennie entworfen. Als Inspiration für die Konstruktion des Stack A, das zu den architektonisch wertvollsten Industriebauten des 19. Jahrhunderts in Irland zählt, gilt das Tobacco Warehouse („Skin Floor“) in den London Docklands.

Das Stack A hatte zwei Abteilungen, im Norden für Tabak und im Süden für Tee. Im Jahr 1871 wurde ein Zwischenboden auf der nördlichen Gebäudeseite eingebaut, und 1884 wurde der Komplex aufgrund der Erweiterung des Custom House Quays um fünf Meter auf der Südseite verkürzt. Im Keller waren ursprünglich neun Backsteingewölbe zur Lagerung von ca. 4.500 Flaschen Wein untergebracht, von denen noch sechs Gewölbe erhalten sind, die eine Größe zwischen 37 und 90 qm haben.

Der Gebäudekomplex besteht aus Backsteinziegeln. Das Dach ist gestützt durch eine ausgeklügelte Konstruktion von Metallrahmen, die durch drei Reihen von je 26 zylindrischen Metallsäulen getragen werden und auf Granitsockeln stehen, die sich bis in die Kellergewölbe fortsetzen. Im gesamten Stack A wurden kein Holz oder anderes brennbares Material verbaut, sodass das Stack A als eines der ersten feuersicheren Lagerhäuser galt. Die Gebäudeausmaße betragen ca. 150 x 50 Meter. Nach dem „Krimkrieg“ (1853-1856), in dem viele Iren für die Briten kämpften, wurde das Stack A, der damals größte geschlossene Raum in Dublin, als Saal für ein Festbankett am 22. Oktober 1856 genutzt.

Bis in die 1970er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde Stack A als Lagerhaus genutzt und hatte dann durch die Containerisierung in seiner ursprünglichen Bestimmung ausgedient. Die frühen Pläne aus dem Jahr 1987 sahen einen Mix aus öffentlichen Einrichtungen wie Nachtclub, Bar, Wintergarten sowie Kultur und Museumseinrichtungen vor. In den folgenden Jahren gab es noch weitere Nutzungsideen.³⁴ Im Jahr 2004 eröffnete das Stack A unter dem Namen „The CHQ Building“ (CHQ =

33 N. Moore, *Dublin Docklands Reinvented. The Post-Industrial Regeneration of a European City Quarter*, Dublin 2008.

34 B. Doucet / E. Duignan, *Experiencing Dublin's Docklands: perception of employment and amenity changes in the Sheriff Street community*, in: *Irish Geography* 1/2012, S. 45-65.

Custom House Quay) als eine Mischung aus Shopping Mall und Event Location. Neben der Restauration der alten Lagerhallen wurden Glasboxen im Inneren installiert, in denen sich Läden befinden. Die Gewölbekeller können als Event Location gemietet werden. Eine wesentliche Neuerung bildet jedoch die Glasfassade auf der Südseite des Gebäudes. Dabei handelt es sich um eine 555 qm große freistehende, sich selbst stützende Glasfassade, die von einer Stahlkonstruktion und einem Netz aus Stahlkabeln getragen wird. Angrenzend neben den Kais im International Finance Service sind noch andere Infrastrukturen aus dem 19. Jahrhundert erhalten, wie das Büro und Wohnhaus des Hafенmeisters. Heute ist das Backsteingebäude aus dem 19. Jahrhundert ein Restaurant („The Harbourmaster“).

Der im Jahr 1878 von der Great Southern and Western Railway Company am Liffey gebaute Gusseisenkomplex „Point Depot“ wurde in den 1980er Jahren vor dem Verfall gerettet und nach seinem Umbau ab 1988 als Mehrzweckhalle für Konzerte sowie Ausstellungen und Konferenzen genutzt. Bis 2007 wurde es unter dem Namen „The Point Depot“ geführt. Von dem ursprünglichen Backsteinbau wurden einige Fassadenelemente in den für 80 Mio. Euro runderneuert, hochmodernen Gebäudekomplex integriert, der seit 2008 den Namen „The O2“ trägt. In Europa war es die erste Konzerthalle dieser Größe mit einer Besucherkapazität von 14.000 Personen.

Lagerkomplexe in Europa

Kaufmannshäuser mit Speichermöglichkeiten oder separate Lagerhäuser wurden nicht nur im mittelalterlichen *Amsterdam* möglichst entlang der Wasserläufe und Grachten gebaut. Sie waren dort über das gesamte damalige Stadtgebiet verteilt. Viele dieser Gebäude sind inzwischen zu Wohngebäuden umgenutzt worden. Amsterdam sollte mittels der niederländischen Kolonien bis zum 17. Jahrhundert zu einem der damals weltweit bedeutendsten Seehäfen werden.

Das Entrepotdock ist ein größerer Komplex mit kommunalen Lagerhäusern, einem Eingangsgebäude und einem einbezogenen Wasserareal. Der nach 1824 errichtete und nur zwei Kilometer vom Zentrum entfernt liegende Komplex wurde auf mehreren Inseln gebaut. Um den Handel zu stimulieren, sollten in einem kommunalen Warenlager Güter zollfrei eingelagert werden. Zwischen bereits bestehenden Speichern wurde ein 15 m hoher Speicherkomplex mit giebelständigen Gebäuden errichtet. Die Konstruktion besteht aus dicken Backsteinwänden und schweren hölzernen Balkenlagen.

Durch den Bau der Eisenbahn entlang der IJ und den immer größeren (Dampf-) Schiffen verlor das Areal an Bedeutung. Nach dem Bau des Nordsee-Kanals lagen die Eastern Docklands auf der „falschen“ Seite von Amsterdam. Der Komplex („Old Entrepot“) steht unter Denkmalschutz. Nachdem das Gebiet als „no go area“ galt



Abb. 2: Entrepotdock Rotterdam; Umnutzung für Einzelhandel und Wohnungen; Foto: D. Schubert.

und folgend von Künstlern und „City nomads“ entdeckt wurde, waren nach 1975 dauerhaftere Lösungen gefragt. Die Speicher wurden nach langem Leerstand ab 1984 in Wohnungen umgenutzt. Das Entrepotdock ist der größte bewohnte Lagerkomplex in Amsterdam. Nach der Umnutzung entstanden Garagen und Kellerverschläge im Erdgeschoss, fast 400 Wohnungen und 15.000 qm Büro- und Gewerbeflächen. Um mehr Tageslicht für die Wohnungen zu sichern, wurden innere Teile der Speicher entkernt. Die Kräne wurden erhalten, um an die maritime Geschichte zu erinnern.

Das wohl erste Beispiel der Umnutzung eines größeren Komplexes von Speichern zu Wohnungen ist auf dem Prinseneiland (Westelijke Eilanden) zu finden. Nach 1600 waren künstliche Inseln außerhalb der Innenstadt angelegt und von Werften, Gewerbebetrieben und Speichergebäuden genutzt worden. Um 1820 gab es über 120 Lagerhäuser in den Westlijke Eilanden. Die viergeschossigen schmalen und tiefen giebelständigen Gebäude wurden ab 1980 mittels einer U-förmigen „Aushöhlung“ mit Lichthöfen erschlossen und mit einer besseren Belichtung versehen. Im Erdgeschossbereich sind meist Büros und kleine Betriebe vorgesehen. Die behutsame Umnutzung und Erhaltung der historischen Gebäudekubaturen haben ein innenstadtnahes Schatzkästchen umgenutzter kleinerer Speichergebäude entstehen lassen.

Eine weitere Reihe von Speichergebäuden befindet sich in den Eastern Docklands entlang der Oostelijke Handelskade (Pakhuis Amsterdam) und der Veemkade. Die Anlage entsprach mit Kai, Portalkränen, Transitschuppen, Lagerhäusern und An- und Abtransportmöglichkeiten per Bahn oder Wagen bzw. mit Flussschiffen bis in die 1950er Jahre den Anforderungen des Güterumschlags. Einige der Speicher der ursprünglichen Anordnung sind inzwischen abgerissen worden (Europa Warehouse). Das Pakhuis Ausstralie wurde zwischen 1893-1895 gebaut und durch ein Feuer teilzerstört. Andere Speicher entstammen teilweise späteren Bauphasen wie das Pakhuis De Zwijger (1934). Nach 2005 gelang es dann, den Komplex zu Wohnungen umzubauen. Speichergebäude wie das Pakhuis Wilhelmina waren zwischenzeitlich besetzt, bevor sie neuen Nutzungen zugeführt werden konnten. Weitere Gebäude ergänzen die Hafeninfrastruktur, wie das hydraulische Kraftwerk (heute „Panama“) oder das Lloyd Hotel, das für Auswanderer gebaut wurde.

Der Hafen von *Rotterdam* wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts vom Stadtzentrum nördlich der Maas sukzessive südlich der Maas verlagert und erweitert.³⁵ Der Lagerkomplex des Entrepothavens wurde nach 1873 auf der Südseite der Maas von der Rotterdam Trading Company (RHV) errichtet. Das Vorhaben beinhaltet einheitlich 15 m hohe viergeschossige Speichergebäude mit Kais, einem Eingangsbauwerk und einem einbezogenen Hafenbecken. In den Speichern wurden vor allem Kaffee, Tee, Zucker und Gewürze gelagert. Der Speicherkomplex („The Five Continents“) ist ein 200 x 36 m großer Gebäudekomplex. Im „freien Speicher“ konnten Flächen angemietet und Waren zollfrei gelagert werden. Der Komplex ist in fünf Teilbereiche gegliedert und durch Brandwände abgeteilt. Die Konstruktion ruht auf Gusseisensäulen. Die Konstruktion für die Portalkräne ist erhalten und überdacht worden. Damit sind neue Balkone entstanden und im Erdgeschoss wurden Läden untergebracht.

Bis 1990 diente der Entrepot-Komplex als Lagergebäude. Der denkmalgeschützte Komplex wurde inzwischen nach 1993 umgenutzt und beherbergt nun einen „Exotic Festival Market“, Wohnungen, Büros und die City Marina sowie ergänzende Hochhausneubauten. Erhaltene Kräne betonen das maritime Ambiente. Mittels eines Atriums wurde das Gebäude beim Umbau besser belichtet. Die kleinen Fenster blieben erhalten, erschweren allerdings eine gute Belichtung der Büros und Wohnungen. Ausländische Restaurants sollen den internationalen historischen Charakter des Areals befördern. Das Entrepot bildet das historische Kernstück des großen Revitalisierungsvorhabens Kop van Zuid.³⁶ Auch auf dem Wilhelmina Pier (Pakhuismeesteren Warehouse) sind Speicher aus späteren Bauzeiten erhalten und inzwischen umgenutzt worden.

In *Antwerpen* gab es Pläne, unter Napoleon Bonaparte den Hafen als Militärfahrhafen für einen Angriff auf England auszubauen.³⁷ In diesem Kontext entstanden 1804 die Königlichen Speicher („Royal Bonded Warehouses“). Zwischen Willemdock und Oude Leeuwenrui („Boulevard der Speichergebäude“) befindet sich auch das Sint-Felix Pakhuis, heute das Stadtarchiv.³⁸ Die gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebauten Transitschuppen entlang der Schelde vor dem mittelalterlichen

35 H. Meyer, *City and Port. Transformations of Port Cities London, Barcelona / New York / Rotterdam* 1999, S. 369.

36 B. Doucet / R. van Kempen / J. van Weesep, *Resident Perceptions of Flagship Waterfront Regeneration: The Case of Kop van Zuid in Rotterdam*, in: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 2/2010, S. 125-145.

37 M. de Fossé, *Revitalization of an historical industrial port district – The goods station district*, in: C. Hein (Ed.) *History. Urbanism. Resilience*, Vol. 03, *Change and Responsive Planning*, International Planning History IPHS Conference Delft 2016, *Proceedings*, S. 45-57.

38 E. van Hoodoynk / P. Verhoeven, *The Ports Portable. A Cultural Guide to the Port Cities of Antwerp, Hamburg & Rotterdam / Antwerpen* 2007, S. 97.



Abb. 3: Antwerpen – Lagerhäuser am Willemdock, umgenutzt zu Büros, Archiven und Ausstellungsräumen; Foto: *D. Schubert*.



Abb. 4: Helsinki Umnutzung eines kommunalen Speichergebäudes zum Hotel, links im Bild ein Speicher mit Zollamt; Foto: *D. Schubert*.

Zentrum in Antwerpen sind dagegen bedeutende Zeugnisse des Güterumschlags aus späterer Zeit.

Auch in Nordeuropa in *Helsinki* bestimmte die geographische Lage auf einer schmalen Halbinsel die Hafenenwicklung für Finnlands bedeutendsten Hafen. Die inzwischen vollständige Verlagerung des Güterumschlags in den neuen Hafen nach Vuosari hat die Umnutzung der innenstadtnahen Hafenbereiche ermöglicht. Hier legen nur noch Kreuzfahrtschiffe und Fähren an. Für die Lagerhäuser aus rotem Backstein sind neue Nutzungen gefunden worden. Überragt von der Uspenski-Kathedrale befinden sich am Nordufer von Kanavarantara die ältesten Speichergebäude in Helsinki am Nordhafen. Die zwei- bis dreigeschossigen Backsteingebäude sind zwischen 1867 und 1903 entstanden. Das Ensemble besteht aus vier Gebäuden, drei davon sind uferparallel angeordnet. Alle Gebäude sind inzwischen denkmalgerecht umgenutzt worden.

Katajonakka war vor der Industrialisierung ein Fischerdorf bis mit dem Bau der Marinekaserne (Merikasarmi) und dem Gefängnis (heute ein Hotel) bald Hafennutzungen folgten. Dem Bau eines Eisenbahnanschlusses 1890 folgten rasch weitere Hafeninfrastrukturbauten. Mittels Landaufschüttungen wurde die Uferlinie begradigt, und die Speichergebäude wurden uferparallel angeordnet. Der Güterumschlag erfolgte vom Schiff auf den Kai, in Transitschuppen und schließlich mittels des landseitigen Weitertransports per Bahn oder Lastwagen oder durch Einlage-

rung in zollkontrollierte Speicher. 1901 wurde das zweigeschossige Zollabfertigungsgebäude in Backstein fertig gestellt. Das Gebäude mit Rundbogenfenstern, einer mittig betonten Eingangssituation und Ecktürmen ist inzwischen für Ausstellungs- und Gastronomie Zwecke umgenutzt worden.

Daneben befindet sich das mächtige, in mehreren Bauabschnitten gebaute Depot mit neoklassizistischer Fassade. Der symmetrisch angeordnete fünfgeschossige Gebäudekomplex mit zwei vorgestellten Eingangsbereichen ist inzwischen zu einem Hotel (Grand Marina) umgebaut worden. Im Inneren ist die Konstruktionsweise erhalten geblieben. Das anschließende zweigeschossige Speichergebäude (K13) wird von der Finnish Film Foundation genutzt. Das Backsteingebäude mit Rundbogenfenstern besteht aus vier gleichen, gereihten Einheiten mit jeweils einem Mitteleingang. Daneben befindet sich ein Komplex mit zwei parallel angeordneten Speichergebäuden (Wanha Satama). Die eingeschossigen Backsteinspeicher sind mittels einer Glasüberdachung verbunden und dienen als Veranstaltungszentrum. Die hölzerne Innenkonstruktion wie die Pflasterung sind erhalten geblieben. Weitere Speichergebäude sind nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg entstanden, von denen einige im Zweiten Weltkrieg zerstört wurden.

Auch Dänemark suchte am Welthandel zu partizipieren und in *Kopenhagen*, in Christianshavn, entstand u. a. das neoklassizistische fünfgeschossige „Vestindisk Pakhus“ – mit einem besonderen Raum für den König von Dänemark. Inzwischen ist es für Ausstellungszwecke umgenutzt worden. Das fünfgeschossige Suhr Pakhus am Nyhavn für Gewürze wurde 1805 gebaut und beherbergt heute ein Hotel. Der wuchtige, dreigeschossige „Gammel Dok“-Speicher (1882) – heute das Dänische Architekturzentrum – entstand auf dem Gelände des ersten künstlich angelegten Hafenbeckens in Kopenhagen. Das Dahlerup Pakhus (auch Speicher 1) entstand in den 1890er Jahren am Lange Linie Pier. In dem denkmalgeschützten Gebäude ist inzwischen das Zoll- und Steuermuseum untergebracht.

Speicherkomplexe zwischen Verfall und Erhalt

Bis Ende des Ersten Weltkrieges war auch Österreich eine bedeutende Seemacht. In *Rijeka*, bis 1924 „Fiume“, bestehen noch Warenhäuser des vormaligen Freihafens. Fiume wurde nach 1867 zum Hauptausfuhrhafen für ungarische Weine mit Bahnverbindungen nach Triest und Wien sowie nach Ljubljana und Budapest ausgebaut. In mehreren Abschnitten wurde ein neuer Hafen mit einer Schutzmauer, Kais und 22 Lagerhäusern gebaut. Die teilunterkellerten Speicher waren viergeschossig mit auskragenden Balkonen und Raumhöhen zwischen 3,50 und 4,50 m ausgelegt.

Seit Jahrzehnten verfällt in *Triest* einer der größten Speicherkomplexe der Welt, ein großartiges Zeugnis maritimer Baukultur. Fast monatlich gibt es mehr Einstürze und Schäden, und der Zustand der Bausubstanz verschlechtert sich rapide.



Abb. 5: Triest: Porto Vecchio Leerstand und Verfall;
Foto: D. Schubert.

Das riesige Areal mit Lagerhäusern und Schuppen wirkt gespenstisch leer. Wenige Aktivisten versuchen vor dem Hintergrund ungeklärter Zuständigkeiten immer neue Anläufe, um zumindest einige der (noch) am besten erhaltenen Speicher zu retten.

Triest war von 1382 bis 1918 unter habsburgischer Herrschaft und wurde nach dem Bau der österreichischen Südbahn (Wien-Graz-Laibach-Triest; 1857) zum Handelsplatz und Transit-hafen ausgebaut. Noch 1914 war Triest der fünftgrößte Hafen Europas. Bereits 1861 war mit den Planungen für den

Ausbau des Hafens in Triest als bedeutendstem österreichischem Seehafen (Port Novo-Punto Franco) begonnen worden.³⁹ Die teilweise noch erhaltene erste Zeile mit 16 eingeschossigen Speichern mit Satteldächern wurde 1861 errichtet. 1868 begannen die Bauarbeiten mit einer 1,6 km langen Kaikante. Auf den Piers wurden jeweils unterschiedliche Güter umgeschlagen. Neben den Speichern gibt es hangarartige Transitschuppen, Bürogebäude, eine Kantine und Gebäude zur Zollabfertigung. Das 1890 erbaute hydrodynamische Kraftwerk wurde inzwischen restauriert. Es handelt sich dabei um eine der ersten Anlagen dieser Größenordnung, mit der der ganze Hafen und die Kräne mittels unterirdischer Leitungen mit Wasserdruck betrieben wurden. Das Netzwerk mit gusseisernen Rohren ist fast 7 km lang. Triest war einer der ersten Häfen, der mit einer hydrodynamischen Anlage ausgestattet war.

In diesem Kontext wurde (mit Bahnanschluss) ein größerer Komplex mit insgesamt 28 Speichern und weiteren Funktionsgebäuden gebaut. Die vier- und fünfgeschossigen Speicher sind uferparallel auf aufgeschüttetem Gelände angeordnet und verfügen über einen bis heute genutzten Bahnanschluss (Südbahnhof- Stazione meridionale). Die Lagerhäuser waren Gegenstand einer komplexen Gesamtplanung, die alle Umschlags- und Lagerungsabläufe für die österreichischen Bedarfe optimierte.⁴⁰ Die gesamte Anlage war als Freihafen (Punto Franco Vecchio) ausgelegt. In drei Reihen gestaffelt wurden die Speicher zwischen 1881 und 1909 errichtet.

³⁹ Vgl. M. Gortan, 1886 Trieste Porto Nuovo, Venezia 2008.

⁴⁰ G. Botteri, Der Freihafen Trieste. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs, Trieste 1989.

Die bis zu 150 m langen Gebäude sind mittels Eckbauten und Mittelbau strukturiert, dazwischen befinden sich drei Geschosse mit schlanken detailreich gestalteten Gusseisensäulen. Die Speicher verfügen jeweils über ein Kellergeschoss und drei weitere Ebenen mit Galerien. Das Ensemble steht unter Denkmalschutz. Es ist ein Projekt „aus einem Guß“, auf die besonderen Bedürfnisse des Handels und die Funktionsabläufe des Güterumschlags ausgelegt. Es handelt sich nicht nur um einen der größten Speicherkomplexe der Welt, sondern neben großartigen ingenieurtechnischen Leistungen auch um ein Quartier von beeindruckender einheitlicher Gestaltung und Ensemblewirkung.⁴¹

Seit Anfang der 1970er Jahre ging in Triest die Bedeutung des zentrumsnahen alten Hafens und der Speichergebäude zurück, und neue Hafeninfrastrukturen wurden südlich des Porto Vecchio errichtet. Als Freizone war der italienische Staat Eigentümer von Teilen des Areals. Nur der 1893 fertig gestellte Speicher 26, ein „Leuchtturmprojekt“, wurde bisher mit großem Aufwand denkmalgerecht restauriert. Das Gebäude ist 244 m lang und hat eine Fläche von 9.000 qm. Inzwischen fanden dort auch Ausstellungen statt, und nur dieser Speicher und das Gebäude der restaurierten hydrodynamischen Anlage sind von der Stadt ohne Zugangskontrollen zugänglich, die anderen Bereiche sind durch Zäune abgetrennt. Ein vorliegender Masterplan ist leider bisher nicht implementiert worden.⁴²

In *Genua* („La Superba“ – „Die Stolze“) ist dagegen die Transformation der innenstadtnahen Hafen- und Uferzonen weitgehend erfolgreich abgeschlossen.⁴³ Die Verlagerung des Hafens nach Voltri ging zunächst mit einer Vernachlässigung des historischen Zentrums einher. Ausgangspunkt für die Renaissance der zentrumsnahen Waterfront war das Kolumbusjahr 1992 („Columbiane“) mit der EXPO „Cristoforo Colombo: The Ship and Sea“ und später die Wahl zur Europäischen Kulturhauptstadt 2004. Die Uferzonen sind durch die Verlagerung des Straßenverkehrs wieder zugänglich, attraktiv und leicht vom historischen Stadtzentrum erreichbar. Seit 1992 sind neben neuen Kultur- und Freizeiteinrichtungen auch die Speicher des Porto Antico an der Molo Vecchio umgenutzt worden. Darunter sind auch vier umgenutzte Speichergebäude (inzwischen „Technology & Innovation Centre, Genua“) aus dem 17. Jahrhundert („Millo“), die Teil eines Freihafenareals bildeten. Sie wurden später nur punktuell von der aufgeständerten Stadtautobahn („Sopraelevata“) zerstört.

Die uferparallel angeordneten viergeschossigen Baumwollspeicher („Magazzini del Cotone“) bilden eine 400 m lange Zeile mit Doppelgiebel. Entlang der Kai-

41 *Italia Nostra/A. Caroli*, Trieste E Amburgo: Mito E Realtà Delle Citta Porto, Trieste 2004.

42 *Italia Nostra/A. Caroli*, Il Masterplan del Porto Vecchio di Trieste, Trieste 2014.

43 *Renzo Piano Building Workshop*, Genova: Città & Porto istruzioni per l'uso, Parigi/Genova 2004.



Abb. 6: Magazzini Cotone Genua; Umnutzung für Kultur, Büros, Gastronomie Foto: D. Schubert.

front wurden neuere Kräne aufgestellt, und das Wasserbecken wird als Marina für Luxusyachten und für Bootsausstellungen genutzt. Der Gesamtkomplex besteht aus zwölf fast gleichen Einheiten. Die Speicher mit 70.000 qm Fläche wurden ab 1992 nach Plänen des Architekten Renzo Piano zu einem Büro-, Kultur- und Freizeitbereich, mit „Kinderstadt“ und Kongresszentrum umgenutzt. Die Fassade blieb weitgehend erhalten. Für den Umbau wurden die Speicher vollkommen entkernt und mit einer Stahlkonstruktion und Kappendecken wieder

für neue Nutzungen hergestellt. Die originalen vorstehenden Balkone wurden durch Stahlkonstruktionen ersetzt. Die Speicher sind mit Stahlbrückenkonstruktionen zu der Pkw-Garage hinter den historischen Speichergebäuden verbunden. Die Kais sind für Autos gesperrt.

Weitere inzwischen umgenutzte Speicher sind noch an der Ponte Parodi erhalten.⁴⁴ In dem zweigiebligen, dreigeschossigen vormaligen Speicherkomplex ist das nautische und logistische Institut untergebracht. Die angrenzenden 1903 erstellten riesigen und ungewöhnlichen Silo-Gebäude („Edificio Storico Hennebique Silos Granario Dismesso“) warten noch auf eine neue Nutzung. Mit Wohnungen, einem Hotel, Restaurants und einer Mischung von alten und neuen Gebäuden sind die Uferzonen in Genua wieder zugänglich und attraktiv geworden.

In *Barcelona* sind die Speicher im Port Vell und an der Moll de Fusta im Kontext der Umstrukturierungsmaßnahmen vollständig abgerissen worden.⁴⁵ Eines der wenigen erhaltenen Speichergebäude ist „The Palau de Mar“, ein viergeschossiger Backsteinspeicherkomplex, der zwischen 1881 und 1890 errichtet wurde. Die Konstruktionsweise des Gebäudes mit den Lagerböden ist in Teilen nicht verändert worden. Der Speicher weist zwei Flügel auf, die durch einen mittigen Eingang verbunden sind. Das teilweise ausgekernte dreigieblige Gebäude hat zur Wasserseite hin ein Flachdach. Seit 1996 ist hier das „El Museu d’Historia Catalunya (MCH)“

44 L. Molinari, Autorità Portuale di Genova, Milano 1999, F. Gastaldi, Genova, a Success Story!, in: H. Porfyriou/M. Sepe (s. A 32), S. 129.

45 R. Wehrhahn, Hafen und Stadt in Barcelona. Zur Integration der Waterfront in die Stadtentwicklungsplanung, in: A. Priebis/R. Wehrhahn (Hrsg.), Neue Entwicklungen an der europäischen Waterfront, Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 43/2004, S. 15-36.

untergebracht. Im Erdgeschoss gibt es wasserseitig gelegene Restaurants und weitere Büros sowie eine Dachterrasse. In der Carrer de da Reina Christina in unmittelbarer Nähe ist zudem noch ein Ensemble mit einer Mischung aus Lagerhäusern mit Geschäften im Erdgeschoss erhalten geblieben und bisher von den Transformationen verschont geblieben.

Marseille war im 19. Jahrhundert einer der größten Häfen Europas und der bedeutendste Hafen Frankreichs. Im Zusammenhang mit der boomenden Hafentwicklung entstand in La Joliette um 1860 ein Speicherkomplex („Les Docks“) aus 13 siebenstöckigen Gebäuden nach den Plänen des Architekten Gustave Desplaces. Der Komplex wurde mit Gusseisenstützen, hellem Mauerwerk und flach geneigten Dächern erstellt. Der Komplex ist über 360 m lang und mit mehreren Innenhöfen versehen. Das Direktionsgebäude („Hotel de Direction“ der Compagnie de Docks et Entrepots de Marseille) ist inzwischen zu einem Bürokomplex umgebaut worden. Die rechtwinklig zur Wasserkante angeordneten Speicher wurden durch zweigeschossige, kleinere uferparallel angeordnete Lagergebäude ergänzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Speicher nicht mehr für die Warenlagerung genutzt, und der Komplex fiel weitgehend brach. Die Umnutzung der Speicher ist eingebunden in das große Stadtumbauprojekt „Euroméditerranée“. Seit 1991 sind in mehreren Bauabschnitten die Speicher zu Büros mit Gastronomie umgenutzt worden. Derzeit sind ca. 220 Firmen mit etwa 3.500 Beschäftigten hier untergebracht. Am „Port Vieux“ sind nach der Sprengung des Altstadtviertels durch deutsche Truppen 1943 nur noch wenige ältere Gebäude vorhanden.

Ausgewählte Speicherkomplexe außerhalb Europas

Für die vormaligen britischen Kolonien und Stützpunkte war es naheliegend, von Hafenerfahrung des Mutterlandes zu profitieren und die Kais und Umschlaganlagen möglichst kompatibel auszugestalten. Nach der Eröffnung des Suezkanals war *Bombay* (Mumbai) zum wichtigsten Handelsplatz Indiens geworden. So wurden in Mumbai im Bereich von Landgewinnungsmaßnahmen künstliche Docks (Victoria Dock 1888, Princess Dock 1875-1880, Alexandra Dock 1914 etc.) mit Speichergebäuden angelegt. Die Sicherung der Docks und Speicher vor Diebstählen durch Mauern schien geboten, und Mauern und Zäune trennen bis heute den Hafen von der Stadt ab. Die Speicher werden hier Godowns („Go down“) genannt. Allerdings erforderte der geringe Tidenhub im indischen Ozean keine Schleusen. Neben den staatlichen Docks und Speichern unter der Aufsicht des Port Trust wurden auch von privaten Unternehmungen Docks und Lagergebäude erstellt. Bauliche Zeugnisse dieser Periode sind nicht mehr in nennenswertem Umfang vorhanden. Das Ballard Estate mit Speicher- und Bürogebäuden entstand erst zwischen 1914 und 1918 im Bereich des verfüllten Alexandra Docks.

Verallgemeinernd kann festgestellt werden, dass außerhalb Europas kaum noch größere Speicherensembles bestehen. Dies hängt mit der Dynamik der nachholenden Modernisierung, der stärkeren Stellung privater Investoren und anderen Planungskulturen zusammen. Hinzu kommt, dass in vielen Hafenstädten durch Erdbeben, Naturkatastrophen und den Zweiten Weltkrieg historische Bausubstanz unwiderruflich verloren gegangen ist. In China ist der Typus der Uferstrasse („Bund“) mit Speichergebäuden, wie in Shanghai und in Ningbo, vollends für touristische Zwecke zweckentfremdet worden. Teilweise sind historische bauliche Strukturen wiederaufgebaut worden, um eine Reminiszenz an die maritime Geschichte zu rekonstruieren.

In einem vormaligen Speichergebäude in *Shanghai* wurde unlängst ein ungewöhnliches Museum (Shanghai Sihang Warehouse Museum) zentrumsnah nördlich des Suzhou Creek eingerichtet. In dem Museum wird die dreimonatige Schlacht um Shanghai gegen die japanischen Invasoren 1937 dokumentiert.⁴⁶ 400 Männer kämpften in dem Speichergebäude mehrere Tage heldenhaft gegen die japanische Übermacht. Man muss nicht das Gebäude betreten, um einen Eindruck dieses viertägigen Gefechts zu bekommen, der sich bereits in den noch sichtbaren Kanoneneinschlägen in der Fassade manifestiert. Der sechsstöckige Betonzweckbau (zuvor: Chinese Mint Godown) beinhaltet zwei Geschosse mit einer Dauerausstellung und eine Etage für Sonderausstellungen. Die Verteidigung des Speichers kann auch im zweiten Stockwerk digital nachgespielt werden. Auch wenn der Kampf gegen die japanische Übermacht in den Exponaten patriotisch überdramatisiert wird, bildet das Museum ein einmaliges bauliches Zeugnis des Widerstands. Das Gefecht fand in Sichtweite der ausländischen Konzessionen auf der anderen Flussseite statt, deren Länder später den Zweiten Weltkrieg gegeneinander führen sollten.

In Japan wurden die wenigen verbliebenen Speicher und ältere Gebäude als maritime Sehenswürdigkeiten herausgeputzt. In *Tokyo* hat man Schiffsimitate aus Beton für ein maritimes Museum (Tokyo Maritime Museum) und für ein Einkaufszentrum (The Whampoo) erstellt. In *Yokohama* haben nur ein Museumsschiff und ein Dock die bereits 1983 begonnene Transformation des alten Hafengebietes überdauert. „Minato Mirai 21“ (MM 21 – Hafenstadt des 21. Jahrhunderts) ist ein Hochhauscluster mit Shopping Center, Büros und Wohnungen. Der Landmark Tower war lange Zeit das größte Gebäude in Japan in dem ca. 185 ha großen Umnutzungsareal. Das neben dem Kongressgebäude entstandene Hotel Pacifico weist eine schiffbugähnliche spitze Struktur auf – nicht unähnlich dem Hamburger Chilehaus. Lediglich die beiden dreigeschossigen Backstein-Speichergebäude (Akarenga Soko), für

46 J. Li, *Defense of Shanghai and Nanjing*, Taipei, 1997, S. 124.

touristische Nutzungen umgestaltet, sind erhalten geblieben. Die Gebäude hatten ursprünglich die gleiche Länge. Der Speicher 1 wurde beim Kanto-Erdbeben 1923 teilzerstört. Das Gebäude wurde von dem Architekten Yorinaka Tsumaki nach europäischen Vorbildern geplant und zwischen 1911 und 1913 fertiggestellt. Die Gebäude waren Bestandteile eines Freihafenkomplexes (Shinko Pier) mit Landgewinnungsmaßnahmen. Die gewellten feuersicheren Stahlteile wurden aus Deutschland importiert. 1992 wurden die Gebäude von der japanischen Regierung an die



Abb. 7: Yokohama – Alibi-Speichergebäude; Foto: D. Schubert.

Stadt Yokohama übergeben und zehn Jahre später begann die Restaurierung. Die Restaurierung mit einer vorgestellten Überdachung für gastronomische Zwecke gewann 2010 den UNESCO Asia-Pacific Award for Cultural Heritage.

In *Singapur* gibt es noch Reste von Shop-Houses – häufig am Singapore River gelegen –, in denen Speichernutzungen im Erdgeschoss mit Läden und Wohnungen innerhalb eines Gebäudes kombiniert wurden.⁴⁷ Viele der Shop-Häuser (auch „godown“) sind inzwischen der Abrissbirne zum Opfer gefallen. Um zumindest wenige Alleinstellungsmerkmale der zunehmend generischen Stadt zu erhalten, die noch nicht der radikalen Modernisierung und dem Bau von Hochhäusern zum Opfer gefallen sind, gab es aber eine Art Rückbesinnung auf diese traditionelle Bauweise, und etliche Gebäude sind aufwendig nach dem Denkmalschutzgesetz 1989 restauriert worden.⁴⁸ Im Rahmen von „Aufräumaktionen“ sind die Transportbeziehungen zwischen Ufer, Wasser und Land mittels der kleinen Holzboote („bumboats“) „bereinigt“ und durch moderne Verkehrsmittel ersetzt worden. Nach Abrissorgien ist Boat Quay mit den zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden als Fußgängerzone entlang des Singapore River vor der Hochhauskulisse zu einer Touristenattraktion mutiert.

Bangkok ist auf dem Wege, Singapur bei den radikalen „Aufräumarbeiten“ zu kopieren. Entlang des Chao Phraya River (Fluss der Könige) haben moderne Wohn-

47 R. Powell, *Living Legacy. Singapore's Architectural Heritage Renewed*, Singapore 1994, S. 48; T. Auger, *A River Transformed. Singapore River and Marina Bay*, Singapore 2015.

48 C. Anderson / I. Choo, *DP Architects on Marina Bay, Evolution of Civic Downtown*, Singapore 2015, S. 67.

hochhäuser und neue Hotels die ältere Bausubstanz mit Wasserbezug verdrängt. Das älteste Viertel östlich des Flusses wird als „creative district“ nach dem Vorbild Brooklyns vermarktet. Das alte Zollgebäude (Baujahr 1888, Architekt Joachim Grassi) verfällt, während das Warehouse 30 und das Grand Postal Building (1940) bereits für kreative Gruppen und Geschäfte umgenutzt wurden. Bemerkenswert ist allerdings vor allem der denkmalgerechte Umbau von vormaligen Speichergebäuden durch eine private Initiative bei dem Vorhaben Llong 1919. Um einen Innenhof wurden dorfmäßig die Speicher, die für chinesische Kaufleute Mitte des 18. Jahrhunderts gebaut waren, behutsam zu kleinen Spezialgeschäften mit Antiquitäten und Kunsthandwerk umgenutzt. Das Vorhaben wird einen bemerkenswerten Kontrast zu dem noch im Bau befindlichen Megaprojekt „Icon Siam“ in der Nähe am westlichen Ufer bilden. Von der Menge der Geschäfte her wird die „Asiatique: Riverfront“ mit 1.500 Geschäften allerdings kaum zu überbieten sein. Die Docks und Speichergebäude der East Asiatic Company sind zu Markthallen und Restaurants umgebaut worden. Die großen Hallen sind in thematische „Distrikte“ mit Geschäften für Souvenirs, Handwerk und Mode etc. unterteilt.

In *Sydney* sind unterhalb der Harbour Bridge in „The Rocks“ noch einige Speichergebäude erhalten geblieben und inzwischen zu Geschäften und Restaurants umgenutzt worden. Die dreigeschossigen vormaligen Speichergebäude sind winkerecht zur Wasserkante mit flachgeneigten Dächern aufgereiht. Mit Schiffsmasten und Imitaten aus der Zeit der Segelschiffe wird der maritime Charakter der Gastronomiezone verstärkt. Das Viertel „The Rocks“ gehört zu den wichtigsten touristischen Attraktionen in Sydney.⁴⁹

In Sydney bildet Walsh Bay – neben der weltberühmten Harbour Bridge – den größten noch erhaltenen Bereich mit älteren Kais und Speichern. Die fünf mit bis zu 45 m langen Holzpfählen gegründeten Fingerpiers wurden winkerecht zur Uferkante entlang einer neu angelegten Straße zwischen 1906 und 1920 vom Sydney Harbour Trust gebaut. Die Piers mit in der Mitte angeordneten Speichern, an denen beiderseits Schiffe be- und entladen werden konnten, entsprachen für über 50 Jahre den modernen Ansprüchen an raschen Güterumschlag für kleinere und mittlere Schiffe. Für Containerumschlag sind die Piers allerdings nicht geeignet. Pläne zur Verfüllung der Hafenbecken zwischen den Piers konnten jedoch verhindert werden. Der einzigartige Charakter der Piers erforderte einen sensiblen Umgang mit den Umschlagsinfrastrukturen, der nach 1976 in Richtung Erhaltung vollzogen wurde.

Die innenstadtnahe Lage und die Nähe zu Darling Harbour machten die Piers bald zum „Objekt der Begierde“ für Developer. Vor allem aber waren es kulturelle

49 J. Shaw, *The Rocks: Sydney's Original Village*; Sydney Cove Authority, Sydney 1990.

Einrichtungen und Initiativen, die die Gebäude für ihre Zwecke nutzen konnten. Nach einer Phase von Zwischennutzungen gelang die Umsetzung eines Masterplans nach 1985 mit künstlerischen Nutzungen sowie Wohnungen, Büros, Hotel und Gastronomie. Die Umnutzung der Piers in Walsh Bay ist eingebunden in ein Gesamtkonzept der innenstadtnahen Waterfront bis Circular Quay – weitgehend ohne Kosten für die Steuerzahler. Das gesamte Areal steht inzwischen unter Denkmalschutz.

Da es nur wenige erhaltene Speichergebäude in Nordamerika gibt, wird Queen's Quay Terminal in *Toronto* häufig als gelungenes Beispiel eines Umbaus aufgeführt.⁵⁰ Die Art Deco-Architektur des zehngeschossigen Gebäudes (Baujahr 1926) hat es zu einem Markenzeichen an der Waterfront in Toronto gemacht. Vier Geschosse mit Wohnungen wurden in den 1980er Jahren auf das Gebäude aufgesetzt, welches sonst inzwischen zu Restaurants, Büros und Geschäften umgenutzt wurde. Im Kontext der unattraktiven Hochhausbebauung („concrete curtain“) an der Uferzone ist es mithin eine Ikone des einst prosperierenden Hafens in Toronto.

Fort Point Channel in *Boston* ist ein kompakter Gebäude- und Speicherkomplex mit 87 Zweckbauten südlich des Zentrums (South Boston). Das Gelände wurde nach 1836 durch Landaufschüttungen gewonnen, um Raum für Gewerbe und Lagernutzungen zu gewinnen. Vor allem die Boston Wharf Company (BWCo) war entscheidend an der weiteren Entwicklung beteiligt. Es wurden vor allem Baumwolle, Zucker und Molasse in den „Lofts“ gelagert, und die Summer Street war das Herz des Lagerbezirks.⁵¹ Die Gebäude an der Summer Street galten als die größten Baumwollspeicher weltweit. Es handelt sich um vier- bis siebengeschossige tiefe Gebäudekomplexe, meist mit Backsteinfassaden, wenigen Fenstern und unterschiedlich aufwendig gestalteten Fassaden.⁵² Die Zweckbauten wurden neben Lagernutzungen auch mit kleinen Gewerbebetrieben belegt. Mit dem Ende des Baumwollbooms in Neu-England nach dem Zweiten Weltkrieg fielen viele der Lager brach.

Der Ort ist mit der maritimen Geschichte Bostons wie mit der US-amerikanischen Geschichte durch die Boston Tea Party verbunden. Der Komplex ist seit 2004 im National Register of Historic Places „gelistet“: Fort Point Channel Landmark District (FPCLD).⁵³ Damit konnten die alten Speichergebäude erhalten und denkmalschutzgerecht umgenutzt werden. Der erhaltene Komplex mit den Speichern

50 G. Desfor / J. Laidley, *Reshaping Toronto's Waterfront*, Toronto / Buffalo / London 2011.

51 S. Wermiel, *Shaped by Funktion: Boston's Historic Warehouses*, in: F. Hesse (s. A 4), S. 124-133.

52 *Boston Landmarks Commission*, Environmental Department City of Boston, *The Fort Point Channel Landmark District*, Study Report, Boston 2008.

53 *Boston Redevelopment Authority*, *The Fort Point District 100 Acres Masterplan*, Boston 2006.

wird von den Straßen Congress Street, Sleeper Street, Seaport Boulevard und Stilings Street eingefasst. Es handelt sich um den größten noch erhaltenen Bereich mit Gebäuden aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert in Boston. Die vormalige Monostruktur wurde durch Mischnutzungen ersetzt, und die innenstadtnah gelegenen Gebäude sind inzwischen für Künstler und Kreative attraktiv geworden.

In *New York Manhattan* sind im Bereich um den South Street Seaport an der Südspitze von Manhattan ebenfalls einige Speichergebäude erhalten geblieben. Das kleine Viertel (South Street Seaport Historic District) mit denkmalgeschützten Häusern war einst bedeutendes Zentrum des Hafens von New York. Die drei- bis fünfgeschossigen Speichergebäude am East River waren allerdings nicht nur für Lagernutzungen vorgesehen.⁵⁴ Die soliden Gebäude waren mit Ziegeln oder Granitsteinen gebaut. Nach einem fortwährenden Verfall der Gebäude, gab es seit den 1960er Jahren erste Pläne für Neunutzungen. Durch die Verkehrsberuhigung und durch den Bau des Festival Market Places (Pier 17) – inzwischen abgerissen und durch eine Mall ersetzt - hat das Quartier in der Nähe der Wall Street eine Aufwertung erfahren und ist inzwischen zu einer Touristenattraktion geworden.

Das St. Ann's Warehouse (Water Street) auf der gegenüberliegenden Seite des Seaports am East River in Brooklyn (bis 1898 eine eigenständige Stadt) wurde ursprünglich als Gewürz- und Tabakspeicher genutzt. Das Areal wurde durch Landaufschüttungen gewonnen. Die spektakuläre Lage unterhalb der Brooklyn Bridge am Brooklyn Bridge Park hat es für eine Umnutzung zu einem Veranstaltungszentrum prädestiniert. Das vormalige Speichergebäude ist Teil von Dumbo (Down Under the Manhattan Bridge Overpass). Andere Gebäude in dem eng bebauten Bereich entstanden kurz vor und nach dem Ersten Weltkrieg als Zweckbauten für Gewerbebetriebe, Gießereien und Zuckerraffinerien mit angeschlossenen Lagernutzungen, die eine Wasseranbindung benötigten. Die später errichteten, bis zu zehn Geschossen hohen Gebäude, wurden in Stahlbetonbauweise errichtet. Sie sind bedeutende Zeugnisse der Industriegeschichte von Brooklyn, bis zur Wende zum 20. Jahrhundert eines der bedeutendsten industriellen Zentren der USA. Das Gebäude St. Ann's Warehouse steht unter Denkmalschutz wie auch seit 2007 der Dumbo-Bereich, der als New York's 90ster Historic District eingestuft wurde. Das Areal mit Gewerbebetrieben und Speichern aus späteren Zeitepochen ist inzwischen zu einem „In-Standort“ für Künstler und Kreative mutiert.

54 *Chr. M. Boyer*, *Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport*, in: *M. Sorkin* (Ed.), *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space and the End of Public Space*, New York 1992, S. 181-204; *P. L. Brown*, *Is South Street Seaport on the Right Track?*, in: *Historic Preservation*, Vol. 33 (1981) July/August, S. 10-19, *R. C. MacKay*, *South Street: a maritime history of New York*, New York 1934.



Abb. 8: Porto Madero Buenos Aires – Zentrumsnahe Lage und Umnutzung zu Büros und Gastronomie; Foto: *D. Schubert*.

Porto Madero in *Buenos Aires* (Argentinien) ist das bedeutendste Speicherensemble in Nord- und Südamerika. Da in Buenos Aires für größere Schiffe keine Gelegenheit bestand, am Pier Güter umzuschlagen und das Be- und Entladen der Schiffe auf offener Rede erfolgen musste, kontaktierte 1882 die argentinische Regierung den Geschäftsmann Eduardo Madero für ein Hafenprojekt.⁵⁵ Dieser engagierte den britischen Ingenieur Sir John Hawkshaw als Chefingenieur für das Vorhaben. Vorbilder waren die Dockhäfen in London und Liverpool. Die Bauphase dauerte von 1887 bis 1897. Die große Speicheranlage besteht aus 16 viergeschossigen Gebäuden mit Aufzügen und Winschen zur Wasserseite. Schon 10 Jahre nach Fertigstellung wurde das bedeutende Ingenieurprojekt kaum noch genutzt, da die inzwischen größeren Schiffe nicht mehr abgefertigt werden konnten.

Erste Pläne für die Umnutzung gehen bis auf 1925 zurück.⁵⁶ 1989 übernahm schließlich eine Entwicklungsgesellschaft das ca. 192 ha große Areal. Die Umnutzung sah Wohnungen, Büros, ein Hotel, einen Park, Gastronomie, ein Schifffahrtsmuseum und Universitätsnutzungen vor. Die Speicher wurden mit moderner technischer Infrastruktur für die Neunutzung ausgestattet, die Uferkante bei Erhalt der alten Pflasterung zu einer Promenade umgestaltet. Eingeschaltet wurden verschiedene Architekten, um eine relativ vielfältige Gestaltung zu erreichen.

55 J. F. Liernur, *Puerto Madero Waterfront*, Berlin/London/New York 2007.

56 A. Conti, *Puerto Madero. Buenos Aires. Evolution of a Warehouse Area*, in: *F. Hesse* (s. A 4), S. 134-141.

Speichergebäude zwischen Konservierung und Kommerzialisierung

In vielen Seehafenstädten wurde inzwischen die Bedeutung der Speicher als bedeutende Zeugnisse maritimer Geschichte erkannt und als identitätsstiftende Manifestation für die Transformation der Waterfront genutzt. Nach einer Phase der Vernachlässigung dieses Erbes („de-marinification“) werden nun in Seehafenstädten jegliche Zeugnisse lokaler maritimer Traditionen („re-maritimication“) nostalgisch inszeniert und als Distinktionsmerkmal für Imagebildung und positives Stadtmarketing genutzt. Auch wenn das immaterielle („intangible“) Kulturerbe und die „soft values“ inzwischen einen Bedeutungsgewinn erfahren haben, bleiben Baudenkmäler und Profanbauten wie Speicher wichtige bauliche Zeugnisse der maritimen Geschichte.⁵⁷ Obwohl – oder gerade weil – die lokale Ökonomie in Seehafenstädten zunehmend diversifizierter wird und Versuche, die Deindustrialisierungsprozesse zu kompensieren vielfach gescheitert sind, wird maritimer Charakter gezielt kultiviert und inszeniert. Anders als bei den modernen „Leuchttürmen“ der Stararchitekten in Seehafenstädten dokumentieren die Speichergebäude das historisch-maritime Narrativ und befördern Identitätsstiftung.

In vielen Seehäfen sind allerdings nur noch vereinzelt umgenutzte und verfremdete Speichergebäude erhalten, die zugleich lokale bauliche Zeugnisse und Versinnbildlichung der globalen Handelsaktivitäten dokumentieren.⁵⁸ Die verfallenden Speicher sind nicht nutzlos, sondern können die Keimzelle für neue Quartiere am Wasser bilden. Die inszenierten „Kulturerlebnisse“ in „angesagten“ Gebäudeensembles und Speicherkomplexen können allerdings nur eine selektive Repräsentation der maritimen Geschichte abbilden. Aber es gibt hinreichend Beispiele die aufzeigen, wie Geschichte und Denkmalschutz⁵⁹ mit Umnutzung und Neu-Inwertsetzung kombiniert werden und das Risiko von Kommerzialisierung und Folklorisierung vermieden werden kann. Nicht Museifizierung und maritime Folklore („SHE“ – Seafood, History, Entertainment) sondern Erhalt, Revitalisierung und Fokussierung auf Authentizität sowie Konzepte, welche die Ortsspezifität herausarbeiten, gilt es umzusetzen. Das Dilemma zwischen nachhaltigem Tourismus (Thema: Kreuzschiffahrt!), Erhaltung und Authentizität von Speichergebäuden sowie hohen Dichten, Gentrifizierung und profitablen Nutzungen an der Waterfront führt indes oft zu einer Quadratur des Kreises.

57 A. Mah, *Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Work, And Radicalism*, Houndsmills 2014; M. B. Miller, *Europe and the Maritime World. The Twentieth Century History*, New York 2012.

58 Im Sinne Bourdieus kulturelles Kapital, das als soziales Kapital genutzt wird.

59 H.-R. Meier, *Denkmalschutz als Leitinstrument der Stadtentwicklung?* in: *Die alte Stadt*, Forum Stadt 1/2013, S. 35-51.

AUTORINNEN / AUTOREN

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

1995-2011 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin, jetzt assoziierter Professor des Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin und Angehöriger des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung an der Bauhaus-Universität Weimar; Forschungen und Publikationen zum Städtebau. Mitherausgeber der Zeitschrift Forum Stadt.

Dipl.-Ing. Magdalena Leyser-Droste

Wiss. Mitarbeiterin am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Lehrbeauftragte der TU Dortmund und Mitbegründerin der Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege. Mitherausgeberin der Schriftenreihe „Beiträge zur Städtebaulichen Denkmalpflege“. Arbeitsschwerpunkte sind historisch geprägte Städte, Baukultur, Urban Design und Stadtmorphologie.

Dr. Katrin Korth

Studium des Bauingenieurwesens an der TH Leipzig und der Universität Karlsruhe; 1996-2016 Berufstätigkeit in Planungsbüros sowie Stadtplanungs- und Bauämtern verschiedener Kommunen in Baden-Württemberg, zuletzt Leiterin der Abteilung Grünflächen und Gewässer, Umwelt- und Verkehrsplanung in Reutlingen; Promotion zum Thema „Wasser auf städtischen Plätzen“. Seit 2012 Lehrtätigkeit an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen, Fakultät für Landschaftsarchitektur und Stadtplanung und seit 2017 tätig mit eigenem Büro, darin Projektleitung Umgestaltung Europaplatz Tübingen.

Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher

Professorin für „Städtebau und Entwerfen“ und Direktorin des Institutes „Urbanistik“ an der Fakultät für Architektur der RWTH Aachen. Von 2002 bis 2018 Leitung des Fachgebiets Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung an der TU Dortmund, zuvor Professorin für Städtebau und Entwerfen am Fachbereich für Architektur an der Hochschule Bochum und Vorsitzende des wissenschaftlichen Beirats des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

Prof. Dr. rer. Pol. Dirk Schubert

Emeritierter Professor der HafenCity Universität Hamburg, Arbeitsschwerpunkte vergleichende Stadt(planungs)geschichte, Wohnen und Wohnungsbau, Transformationsprozesse an Hafen- und Uferzonen, Buch- und Zeitschriftenpublikationen, Vorsitzender der Fritz Schumacher Gesellschaft e. V. (FSG) und Präsident der International Planning History Society (IPHS).

Forum

Harald Bodenschatz

Berlin – Rom der Zeitgeschichte?

Sharing Heritage: Was heißt das in einer Stadt, die Europa im 20. Jahrhundert in Brand gesetzt und gespalten hat?

Berlin ist in Europa beliebt, auch in Südeuropa, gerade dort, wo Deutschland keineswegs immer so positiv gesehen wird, etwa in Italien, in Spanien, in Portugal. Berlin steht dort für das andere Deutschland, für Lebensfreude und Rebellion, für Heiterkeit und Laissez-faire, für das Gegenteil von Finanzpeitsche und Lehrmeistererei. Und es steht für eine einzigartige Geschichte, für die jüngere Geschichte, vor allem der Jahrzehnte zwischen 1933 und 1989. Und zwar nicht nur für die deutsche Geschichte, sondern immer auch für die europäische Geschichte. Und keinesfalls für eine gute Geschichte, sondern oft, ja zumeist für eine äußerst finstere Geschichte.¹

Ist Berlin daher das **Rom der Zeitgeschichte**? Wir wissen, diese Stadt spielt

gerne mit Superlativen, mit einem gewissen Größenwahn, mit Übertreibungen – aber hier ist nur eine Antwort möglich: Berlin ist in der Tat das Rom der Zeitgeschichte! Die Stadt war die Bühne vieler einzigartiger Ereignisse, die immer auch Europa, nicht nur Deutschland bewegt haben. Erinnerung sei nur an folgende Jahre, die harte Einschnitte bedeuteten, die weit über Berlin und Deutschland hinausgingen: 1871, 1914, 1918, 1933, 1939, 1945, 1948, 1968, 1989. Vor allem für zwei dramatische Perioden des 20. Jahrhunderts steht Berlin, die Europa tiefgreifend verändert haben: die Zeit des Nationalsozialismus, als Berlin die Zentrale eines staatlichen Terrors wurde, der nahezu ganz Europa mit Krieg, Verfolgung, Zwangsarbeit und Tod überzog; dann die Zeit der Spaltung zwischen Ost und West, als Berlin das Zentrum des Kalten Krieges war, eine Zeit, die – anders als 1945 – durch eine friedliche Revolution beendet wurde, die nicht nur den Fall der Mauer bewirkte, sondern zum Symbol des Zusammenbruchs des eisernen Vorhangs wurde, der ganz Europa Jahrzehnte lang gespalten hatte.

1 Der folgende Text ist die überarbeitete Version eines Vortrags, den der Autor anlässlich des Europäischen Kulturerbejahres in der Berliner Urania am 18. Juni 2018 gehalten hat. Die damalige Veranstaltung wurde von der Urania Berlin in Zusammenarbeit mit dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin und rbb-Inforadio durchgeführt und am 24. Juni 2018 im Inforadio dokumentiert: www.inforadio.de/programm/schema/sendungen/forum/201806/234720.html [18.09.2018].

Berlin hat über 56 Jahre zwei große politische Bewegungen und Diktaturen erlebt und überlebt, die freilich erhebliche Unterschiede hatten, deren Ideologien und Programme diese Stadt aber bereits in der Weimarer Republik erschüttert haben.

Sharing Heritage – so heißt das Motto des „Europäischen Kulturerbejahres“. Teilen wir unser kulturelles Erbe! Ein Projekt mit europäischer Perspektive. „Mit diesem Themenjahr fordert die Europäische Kommission auf, dazu beizutragen, Europa den Europäern wieder ein Stück näher zu bringen. Werfen wir gemeinsam einen Blick auf unser kulturelles Erbe, hören unserer gemeinsamen europäischen Geschichte zu, erzählen sie weiter – auch ganz lokal bei uns zuhause.“² Und weiter: „Im Fokus des Kulturerbejahres steht das Gemeinschaftliche und Verbindende Europäischer Kultur. Wo erkennen wir das europäische Erbe in unseren Städten, Dörfern und Kulturlandschaften wieder? Was verbindet uns?“³ Soweit die offizielle Botschaft. Zweifellos wichtig und begrüßenswert, aber vielleicht auch ein wenig blass. Inhaltlich wie methodisch. Und ziemlich top down, von oben gedacht. Wie sollen wir denn auf unser Erbe blicken, um das gemeinschaftliche Europäische zu erkennen? Und – das betrifft vor allem Berlin – was sollen wir mit dem Erbe machen, das Europa nicht verbunden, sondern getrennt, gespalten hat?

Sollen wir das vergessen? Und wenn nicht, wie sollen wir das gemeinsam erinnern, sodass es uns nicht wieder spaltet, sondern dass es uns verbindet?

Nun, Berlin ist voll von trennendem, spaltendem Erbe. Vor allem in Architektur und Städtebau. Und gerade deswegen ist es so interessant. Und auch deshalb besuchen viele Menschen aus dem Ausland die deutsche Hauptstadt. Sie stolpern nahezu mit jedem Schritt über dieses Erbe. Und die Berliner haben auch einige Fähigkeiten entwickelt, dieses Erbe zu präsentieren – man denke nur an die Topographie des Terrors, an das Stasimuseum in Hohenschönhausen usw. usf. Unser Erbe hat Europa gespalten. Umso wichtiger ist es, dass wir dieses Erbe verarbeiten, aber auch, wie wir dieses Erbe verarbeiten. Zeugnisse der beiden Diktaturen auf deutschem Boden finden sich an zahllosen Stellen Berlins – präsent oder verborgen, bekannt oder vergessen. Ich möchte im Folgenden drei Plätze der Berliner Innenstadt ansprechen, die die besondere Geschichte Berlins im 20. Jahrhundert eindrucksvoll widerspiegeln, aber keineswegs wirklich als Bühnen dieser Geschichte bekannt sind: den Alexanderplatz, den Rosa-Luxemburg-Platz und den Breitscheidplatz.

Der *Alexanderplatz* ist einer der belebtesten und bedeutendsten Plätze des Berliner Zentrums, er war der zentrale Punkt der Hauptstadt der DDR, ja der DDR überhaupt. Heute ist er der zentrale Platz des Berliner Ostens und – wie schon früher – ein Verkehrsmittelpunkt. Im 20. Jahrhundert war er mehrfach Gegenstand radikaler Umbauten und Veränderungen.

2 <https://sharingheritage.de/kulturerbejahr/> [16.09.2018].

3 <https://sharingheritage.de/wp-content/uploads/2017/05/Aufruf-zur-Mitwirkung-ECHY.pdf> [16.09.2018].



Abb. 1: Alexanderplatz nach dem – unvollendeten – Umbau: Verkehrsknotenpunkt und Zentrum des Ostens, 1934; Postkarte.

Gegen Ende der Weimarer Republik sollte er zum Weltstadtplatz umgebaut werden. Das war das Programm des damaligen Stadtbaurates Martin Wagner. Weltstadtplatz bedeutete: alle Erinnerung an die Vergangenheit zu tilgen, dem Verkehr freie Bahn zu geben und in den neuen Hochbauten Arbeitsplätze für Angestellte unterzubringen. Der Weltstadtplatz sollte ein dynamischer Platz sein, auf 25 Jahre angelegt, dann sollte er wieder abgerissen und den neuen Erfordernissen angepasst werden. „Bleibende wirtschaftliche wie architektonische Werte“ waren daher am Platz nicht gefragt.⁴

Das war die erste Vision eines reinen Büro- und Verkehrsplatzes in Berlin. Sie wurde nur partiell Wirklichkeit – durch die beiden Bauten des berühmten Architekten Peter Behrens, die noch heute, also weit länger als 25 Jahre, am Platz stehen. 1929, im selben Jahr als Martin Wagner über den Weltstadtplatz nachdachte, legte Alfred Döblin seinen Roman *Berlin Alexanderplatz* vor.⁵ Bei Döblin war der Alexanderplatz kein Weltstadtplatz, sondern ein Aufenthaltsort für die Armen und Ärmsten aus dem nahe gelegenen Scheunenviertel, dem Gebiet um den heutigen Rosa-Luxemburg-Platz. Die vor allem gegen Ostjuden und Kom-

4 M. Wagner, Das Formproblem eines Weltstadtplatzes, in: *Das neue Berlin 2* (1929), S. 33.

5 A. Döblin, *Berlin Alexanderplatz. Die Geschichte vom Franz Biberkopf*, Berlin 1929.

munisten gerichteten Verfolgungen im Scheunenviertel während der Zeit des nationalsozialistischen Terrors haben das gesellschaftliche Hinterland des Alexanderplatzes zerstört, die späteren Bomben des Weltkrieges zerstörten dann auch die Bebauung eines Ortes, dessen soziales Leben bereits vernichtet war.

Nach der Gründung der DDR wurde lange danach gesucht, wie denn ein sozialistischer Alexanderplatz gestaltet sein sollte. Ende der 1960er Jahre war es dann soweit: Es entstand ein Musterplatz der Ostmoderne. Dort befindet sich auch ein Bauwerk von seltsamer Internationalität: die Weltzeituhr – ein Treffpunkt des Ostens. Der Alexanderplatz war dann am 4. November 1989 Bühne für die größte Protestkundgebung der friedlichen Revolution, die schließlich zum Sturz der DDR führte. Ein Sturz, der nicht nur von unten erzwungen wurde, sondern auch von der noch existierenden Sowjetunion geduldet wurde. Nach der Wiedervereinigung Berlins suchten sich einige Architekten und Politiker diesen Platz aus, um den Aufstieg des neuen Berlin durch einen Wald an Hochhäusern zum triumphalen Ausdruck zu bringen. Der von Hans Kollhoff 1993 gewonnene Wettbewerb zur Neugestaltung des Alexanderplatzes zielte auf eine beispiellose Verdichtung und einen gigantischen Kahlschlag, es war wohl das größte Abbruchprojekt in einem europäischen Großstadtzentrum an der Jahrtausendwende.

Das Projekt war allerdings nur politisch gewollt und hatte zunächst wirtschaftlich keine Grundlage. Bis heute steht keines der damals vorgeschlagenen Hoch-



Abb. 2: Alexanderplatz nach dem Neuaufbau: Mittelpunkt von Ost-Berlin, 1970er Jahre; Postkarte.

häuser, der Größenwahn der Nachwendzeit blieb Papier – zumindest für fast drei Jahrzehnte. Innerhalb dieser Jahre zeigten sich an diesem Platz die Nachtseiten der Entwicklungen unserer Hauptstadt. In den letzten Jahren machte er viele negative Schlagzeilen.⁶ Der Alexanderplatz spiegelt daher wie kaum ein anderer Ort Berlins die Träume, Alpträume und Wahnvorstellungen der mehrfach gebeutelten Großstadt Berlin im 20. Jahrhundert wider. Doch erinnert wird man dort an all diese Ereignisse eigentlich nicht.

Ganz in der Nähe des Alexanderplatzes liegt der *Rosa-Luxemburg-Platz*, er wirkt heute ein wenig abseitig, im Schatten der großen Straßen und Plätze. Das war früher ganz anders. Er entstand vor dem Ersten Weltkrieg, um ein sozial un-

6 Vgl. u.a. den Artikel „Brennpunkt Alexanderplatz. Sozialarbeiter sollen gegen Gewalt am Alex helfen“ von Florian Schumann im Berliner „Tagesspiegel“ vom 04.11.2017; www.tagesspiegel.de/berlin/brennpunkt-alexanderplatz-sozialarbeiter-sollen-gegen-gewalt-am-alex-helfen/20540274.html [16.09.2018].



Abb. 3: Bülowplatz: Zentrum der KPD, 1932;
Quelle: *Bundesarchiv Koblenz*.



Abb. 4: Horst-Wessel-Platz (ehem. Bülowplatz): vor der nationalsozialistischen „Altstadtsanierung“, um 1934; Quelle: *Landesarchiv Berlin*.

erwünschtes Wohnviertel zu beseitigen, die so genannten Scheunengassen. Auf dem neuen dreieckigen Platz wurde ein großes Theater gebaut, die Volksbühne, die in der Weimarer Republik international berühmt wurde – als Wirkungs-ort linken Theaters, vor allem unter der Regie von Erwin Piscator. Direkt an diesem Platz, der damals noch Bülowplatz hieß, erhob sich ein weiteres bedeutendes Gebäude: der Parteisitz der KPD und des Parteiorgans der KPD, der Roten Fahne.

Wie kein zweiter Ort war dieser Platz eine Bühne der Linken in Deutschland, vor allem der Kommunisten, Wirkstätte auch des KPD-Vorsitzenden Ernst Thälmann, zugleich eine Brücke nach Moskau. Aber er war auch ein Wohnort von Ostjuden.

Diese Besonderheiten waren der Grund, warum die Nationalsozialisten diesen Ort umzudrehen versuchten, um aus einem Kultplatz der Kommunisten einen Kultplatz der Nationalsozialisten zu machen. Aus dem KPD-Haus wurde das Horst-Wessel-Haus, aus dem Bülowplatz wurde der Horst-Wessel-Platz, und vor der Volksbühne wurde ein Horst-Wessel-Denkmal aufgebaut. Zugleich wurde der Platz umgebaut; im Rahmen der Altstadtsanierung wurden Wohnbauten hinter dem Theater abgerissen, um den noch heute dort stehenden Neubauten Platz zu machen. Der Grund: Die Altbauten gehörten vor allem jüdischen Eigentümern.

Nach dem Krieg wurde der Horst-Wessel-Platz zuerst zum Liebknecht-, dann zum Luxemburg- und 1969 zum Rosa-Luxemburg-Platz. Zugleich rutschte er im Rahmen der sozialistischen Zentrumsplanung ins Abseits, in den Schatten der Prenzlauer Allee. Nach der Wiedervereinigung gab es eine kleine Renaissance des Platzes, mit den Theateraktivitäten von Frank Castorf und dem Parteisitz der Linken. Im Gegensatz zu anderen Plätzen gibt es dort viele Informationen und künstlerische Aktionen. Doch ist heute der Platz nur Eingeweihten ein Begriff.

Der **Breitscheidplatz**, bis 1947 nach der Kaiserin Auguste-Viktoria-Platz genannt, ist der zentrale Platz der heute so genannten City West, ein höchst seltsamer Ort,

mit einer einmalig kurzen Geschichte. Denn bis 1882 gab es dort gar keine Stadt. Erst mit der Eröffnung der Stadtbahn und der Stadtbahnstation Zoologischer Garten waren die Voraussetzungen für einen kometenhaften Aufstieg gegeben. Innerhalb weniger Jahre entstand dort ein so genanntes Romanisches Forum – mit Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, Ausstellungshallen und dem ersten wie zweiten Romanischen Haus. Ein seltsames Gebilde, ganz nach dem Geschmack des Kaisers, in der Art des US-amerikanischen Themenstädtebaus. Der Platz war aber keineswegs nur rückwärtsgewandt. Im Romanischen Café trafen sich viele Künstler und Intellektuelle, auch jüdischer Herkunft. Darunter Bertold Brecht, Alfred Döblin, Otto Dix, Hans Eisler, Erich Kästner, Max Liebermann und viele andere mehr. Auch dieses gesellschaftliche Leben wurde in der NS-Zeit ausgelöscht.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Auguste-Viktoria-Platz weitgehend zerstört. 1947 erhielt der Platz den Namen des sozialdemokratischen Politikers Rudolf Breitscheid, der im Konzentrationslager Buchenwald 1944 bei einem US-amerikanischen Luftangriff getötet wurde. Er war dort in einer Sonderbaracke untergebracht, in der auch die Tochter des italienischen Königs, Mafalda von Savoyen, interniert war, die ebenfalls dem Luftangriff zum Opfer fiel. Das fand übrigens in Italien große Aufmerksamkeit, blieb aber in Deutschland eher unbekannt.⁷



Abb. 5: Zentrum des Neuen Westens: Auguste-Viktoria-Platz mit noch weithin existentem Romanischem Forum samt Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, 1935; Quelle: *Landesarchiv Berlin..*

Nach der Spaltung der Stadt im Jahr 1948 wurde der Breitscheidplatz zum zentralen Punkt der westlichen Teilstadt, zum Schaufenster des Westens. In dieser Zeit plante man eine völlig neue Bebauung, die nicht mehr an die Vergangenheit erinnerte, ja erinnern sollte. Ein Zentrum der Westmoderne. Und selbst die Ruine der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche sollte verschwinden. Erst ein Sturm zivilgesellschaftlichen Protests zwang Politiker und Architekten, die Ruine in das Konzept eines neuen Platzes einzubinden. Ergebnis war schließlich ein extrem autogerechter Umbau mit vielen Neubauten. Selbst auf den Dächern parkten Autos. Der Platz wurde nicht mehr durch Kirche samt Kreuz, sondern durch das Europacenter mit einem Mercedes-

⁷ Vgl. R. Barnaschi, Frau von Weber. Vita e morte di Mafalda di Savoia a Buchenwald, 1. Auflage 1982, 9. (!) Auflage 1983, Mailand; C.

Siccardi, Mafalda di Savoia. Dalle reggia al lager di Buchenwald. 4. Auflage, Mailand 2007.



Abb. 6: Zentrum des Neuen Westens: Breitscheidplatz, ehem. Auguste-Viktoria-Platz, mit Ruine der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, nun Mittelpunkt von West-Berlin, 1966; Postkarte.

Stern von zehn Meter Durchmesser beherrscht.

Heute erleben wir eine dritte Version des zentralen Punktes des Berliner Westens. Neue Hochhäuser stellen das alte Schaufenster des Westens in den Schatten, aber wenigstens haben zahlreiche Bauten überlebt. An die außerordentliche Geschichte dieses Platzes wird freilich an keiner Stelle erinnert. Wohl aber – völlig zu Recht – an den jüngsten terroristischen Anschlag am 19. Dezember 2016.

Die drei präsentierten Plätze stehen für viele weitere Plätze, in der Innenstadt von Berlin, in der Außenstadt, in Potsdam und im übrigen Umland. Sie zeigen: Berlin ist vor allem eine Stadt des späten 19. und des gesamten 20. Jahrhunderts. Berlin ist außerordentlich stark von Diktatur und Teilung geprägt. Berlin ist ein Zeugnis der harten deutschen, ja europäischen Geschichte, Ausgangspunkt des Überfalls

auf Europa Ende der 1930er Jahre, Epizentrum des weltweiten Kalten Krieges, aber auch ein Symbol der Überwindung dieser Geschichte, die Europa terrorisiert und gespalten hat. Wie aber soll eine solche Geschichte erinnert werden? Wie kann diese Erinnerung dazu beitragen, die Gräben, die die Geschichte geöffnet hat, wieder zu schließen?

Berlin hat sich in den letzten Jahrzehnten dieser Geschichte gestellt, aber immer noch sehr zögerlich, vor allem zu wenig europäisch. Oft bleibt die Geschichte auch stumm. Berlin, das wäre meine Botschaft, muss mehr leisten als die Europäische Kommission verlangt. Berlin muss sein Erbe mit dem übrigen Europa teilen, sein ganz besonderes Erbe, das gerade nicht verbunden hat, sondern das Europa gespalten, erschüttert hat. Berlin muss zeigen, wie dies geschehen kann – nicht in einer nationalen Weltmeisterschaft des besseren Erinnerns, nicht nur als Angebot an unsere Gäste, sondern im Dialog mit den Nachfahren derer, die unter dieser Spaltung gelitten haben. Diese schwierige Aufgabe stellt sich heute unter veränderten Bedingungen umso dringlicher, in einer Zeit, in der in Berlin Verdrängungsprozesse zunehmen, in der auch Europas Verbundenheit brüchig geworden ist, nationale Abgrenzungen im Aufwind sind, der Respekt vor dem Anderen schwindet. Wir brauchen eine starke Auseinandersetzung mit unserem gewaltsamen Erbe, um der Zukunft einen friedlicheren Halt geben zu können.

BESPRECHUNGEN

LUKAS MORSCHER/MARTIN SCHEUTZ/
WALTER SCHUSTER (Hrsg.), *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 24, hrsg. vom Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung)*, Innsbruck: Studien-Verlag 2013, 62 Abb., 512 Seiten, 49,90 €.

Die Ganzheit einer Stadt ist nur in Überblicken einer Wahrnehmung zu erfassen, Stadtviertel und besonders einzelne Orte erschließen dagegen in ihrem Standort, ihrer Funktion, ihrer wirtschaftlichen und sozialen Struktur und entsprechenden räumlichen Vernetzungen tiefergehende erfahrbare Erkenntnisse. Mit „Orten der Stadt“ sind hier Areale, Plätze und vor allem öffentliche Einrichtungen gemeint, in ihren räumlichen Bezügen innerhalb der Stadt wie auch in ihrem Umfeld. Diese Raumbezüge sind im zeitlichen Längsschnitt verfolgend einem Wandel unterworfen, funktional, gesellschaftlich wie auch in einer entsprechenden Standortwertigkeit.

Am Beispiel vornehmlich österreichischer Städte (besonders Wien, Graz, Innsbruck) wird hier von Historikern des Landes in wissenschaftlicher Kooperation versucht, „ausgehend von Beiträgen zu einer im Ansatz spezifisch ausgerichteten Tagung (Innsbruck 2011)“ – dem aktuellen kulturwissenschaftlichen Betrachtungsansatz – dem „Spacial Turn“ zu folgen. Für den Stadthistoriker bedeutet dies, räumliche und topographische Wirkungsgefüge im historischen Kontext der Stadtgeschichte herauszuarbeiten, zu analysieren und zeitspezifisch zuzuordnen. Für die Geschichtswissenschaft ist dies eine weitgehend neue herausfordernde Perspektive, die für die Disziplin der Historischen Geographie eine schon lange Tradition hat.



Von den Organisatoren der Tagung, zugleich den Herausgebern des Bandes ist ein Schlüsselbeitrag zum Forschungsansatz des Spacial Turn als Keynote programmatisch vorangestellt, dem in den folgenden Beiträgen zum Teil nur in Ansätzen Folge geleistet wird. Es bleibt wesentlich bei einer Entwicklungsgeschichte der jeweilig behandelten Einrichtung, was für sich genommen durchaus fundierte, detailliert belegte und mit zugehöriger Literatur weiterreichende entwicklungsgeschichtliche Darstellungen bietet.

Im Hintergrund der meisten Beiträge stehen bereits auf das Thema bezogene Forschungen und Veröffentlichungen der Autoren, was dem Gewicht des kurzgefassten Beitrages sichtlich zu Gute kommt, dies trägt aber auch dazu bei, dass zu dem besonders intendierten raumstrukturellen Bezug nicht explizit vorgedrungen wird. Ohnehin konzentriert sich dieser Bezug wesentlich auf die Räumlichkeit der Kommunikation, auf Netzwerke der informellen und sozialen Begegnung und Beziehung räumlicher Kontakte und Annäherungen im öffentlichen Raum der Stadt. Die effektiven, von den „Orten“ ausgehenden räumlichen Verflechtungen, wie Einzugs- und Verteilerbereiche, Konzentrationen und Vernetzungen von Verkehr, Zentralörtlichkeit der Orte, wirtschaftliche und städtebauliche

Auswirkungen der Orte, Aktionsraum, Sozial- und Berufstopographie werden im Zuge der raumstrukturellen Betrachtungen zu wenig oder auch kaum thematisiert. Dies wird auch deutlich mit den allein zwei Kartendarstellungen im ganzen Band, die zudem zu räumlichen Bezügen und Raumwirksamkeiten im engeren Sinne nichts beitragen.

Als behandelte „Orte“ der Stadt sind weitgehend öffentliche Einrichtungen ausgewählt, zu den drei Bereichen: Treffpunkte (Märkte, Stadttore, Wirtshäuser, Kaffeehäuser, Museen, Kinos, Stadion, Stadthalle), Verkehr (Flusshäfen, Bahnhöfe, Flughäfen, U-Bahnnetz) und Fürsorge (Spitäler, Hospitäler, Krankenhäuser). Jeweilige zeitliche Schwerpunkte reichen im chronologischen Aufbau der Abteilungen vom Mittelalter bis in die Gegenwart, wobei letztere zur Aktualität des Bandes beiträgt.

Die Konzentration auf die Örtlichkeit – hier vornehmlich eine öffentliche Einrichtung – lenkt die historische Analyse auf Individualitäten im öffentlichen Raum, auf Fixpunkte und ihre immanenten Vernetzungen, die zugleich Markierungszeichen einer kognitiven Raumwahrnehmung sein können im Rahmen der Aneignung eines Stadtraumes. Die Orte werden verstanden als zentrierende öffentliche Institutionen der Kommunikation, Kultur und Versorgung, Einrichtungen der Begegnung und des Informationsaustausches sowie Kontaktbereiche sozial unterschiedlicher Schichten. Die Darstellung ihrer jeweiligen Entwicklungsgeschichte beginnt – in der klassischen historischen Betrachtungsweise – meist mit einem Rückgriff auf ihre frühesten Anfänge.

Für das Mittelalter und die frühe Neuzeit werden die Märkte, die Stadttore und Wirtshäuser sowie Spitäler und Hospitäler als „kommunizierende Orte“ in der Stadt behandelt. Die Märkte (W. Freitag) werden unter der Rubrik „Treffpunkte der Stadt“ als Kommunikationsräume, als Zentren wirtschaftlichen Geschehens, Inseln mit Mittelpunktfunktion und vor allem als soziale Räume von Konsumenten, Händlern und Produzenten herausgestellt. Weit gestreute

Einzelbeispiele werden als Belege exemplarisch herangezogen, wobei der Organisation des Handels sowie Erweiterungen der Marktplätze im Wandel der historischen Entwicklung besonders nachgegangen wird. Räumliche Bezüge werden in einer „symbolischen Kommunikation“ gesehen.

Stadttore (F. Opll) werden in einem weit zurückgreifenden chronologischen Aufriss vorgestellt, in ihrer Rolle des Wandels im Befestigungswesen, in einer Kategorisierung von Tornamen, vor allem aber auch in ihrer symbolischen Bedeutung einer Verbindung (Orte des Eintreffens) wie auch Trennung (Annäherungshindernisse). Hier wären dann unter anderem als ein treffendes Beispiel einer räumlichen Vernetzung dieses Ortes, des Eingangs in die Stadt, die Quellen der Torzollregister in ihrer Aussage zu Markt und Versorgung der Stadt aus dem Umland wie der Ferne zu thematisieren gewesen.

Ein lohnender und so auch behandelter Ort sind die Wirtshäuser in ihrer Funktion als Gasthöfe und Herbergen (B. Kümin). Im Rahmen einer Analyse von Kommunikationsprozessen werden Wirtshäuser als multifunktionale öffentliche Räume, als Kommunikationsorte dargestellt und die Wirte als Verbindungsglieder zwischen Einheimischen und Fremden. Die Wirtshäuser als Knotenpunkte des Nachrichtemarktes werden im Rahmen einer „neuen Kulturgeschichte“ analysiert.

Unter der Rubrik von Orten der „Fürsorge“ gehen einschlägige Sozial- und Stadthistoriker der Universitäten Wien und Salzburg auf Spitäler (H. Weigl) und Hospitäler (A. S. Weiss) des Mittelalters und der frühen Neuzeit ein. Eng am Quellenbezug des Mittelalterhistorikers nähert sich H. Weigl den städtischen Spitälern als „Kristallisationspunkte des Kommunalen“ im Netz kirchlicher Topographie. Hier werden einmal im raumspezifischen Forschungsansatz Phänomene wie Standort, zentralörtliche Funktion, Aktionsraum, Einzugsbereich, Auswirkung im öffentlichen Raum oder Fernwirkung gezielt aufgegriffen, Fragestellungen, die anhand der hierzu spärlichen Quellen nur schwer zu beantworten

sind. Das Hospital als Ort der Armenversorgung wird im Rahmen sozialpolitisch organisierter Fürsorge behandelt, fokussiert auf die topographische Analyse von Lage und Verbreitung. Aber auch die einstige Wahrnehmung in der Stadt als „Ort der gelebten Barmherzigkeit“ neben der kommunalen Bedeutung als Wirtschaftsbetrieb wird herausgearbeitet. Unter den Einrichtungen der Neuzeit und Gegenwart finden sich vor allem lokale Fallstudien, bezogen auf Wien, Innsbruck und andere österreichische Städte.

Ein treffender „Ort“ im Zuge eines raumstrukturellen Paradigmas sind die Wiener Kaffeehäuser (H. Weigl) in zweierlei Hinsicht. Hier wäre ein Innovations- und Diffusionsprozess dieser Einrichtung zu verfolgen, von dem ersten, in Zusammenhang mit den Türkenkriegen 1685 eingerichteten Kaffeehaus am Wiener Haarmarkt über die folgende Ausbreitung der Kaffeehäuser in Wien (dazu die Verbreitungskarte um 1850) und von dort in ganz Europa. Gleichzeitig – und dies wird deutlich – bildeten sich mit den zahlreichen Kaffeehäusern disperse Kommunikationszentren mit jeweils eigenen gesellschaftlichen Kommunikationsnetzen heraus, die allerdings nur in Beispielen zu fassen sind.

Die vielen weiteren Beiträge zu öffentlichen Einrichtungen der Neuzeit, zu Orten raumstruktureller Funktionen und Raumwirksamkeit in einem kommunikativen Zusammenhang sollen und können hier nicht im Einzelnen vorgestellt werden: Museum (W. Biedermann), Kino (A. Schober), Stadion (B. Hachleitner), Wohnquartiere für Umsiedler (H. Alexander), Stadthalle (J. Rüter), Wiener Flughäfen (M. Schmid), Bahnhöfe (N. Reisinger), Flughafen (H. Spode), Flughafen Innsbruck (T. Chraust), Wiener U-Bahn (J. Hödl), Krankenhäuser (M. Scheutz).

Es sind weitgehend regionale Fallstudien, bei denen eine Entwicklungsgeschichte und bauliche Ausgestaltung der Einrichtung im Vordergrund stehen. Ihre kommunikative Raumwirksamkeit in ihrer Eigenschaft als Orte der sozialdifferenzierten Begegnung und Wahrnehmung wird hervorgehoben, ist aber auch äußerst komplex und nur schwer eingehend zu belegen. Entscheidend

ist jedoch, dass diese Einrichtungen als solche durchaus in einem räumlichen und kommunikativen Kontext stehen, der weiterführende Perspektiven einer Forschung im Sinne des „Spatial Turn“ anregen kann, die exemplarisch vergleichend und auch interdisziplinär über historisch beschreibende Regionalstudien hinaus zu allgemeineren raumstrukturellen Problemstellungen im historischen und aktuellen Kontext vordringen. Hierzu gehören besonders die „Orte“ in der Stadt in ihrer zentralisierenden Raumwirksamkeit im städtebaulichen Zusammenhang wie auch einer Citybildung.

Im Hinblick auf manche hier in ihrer Entwicklung behandelten öffentlichen Einrichtungen wäre es zur raumstrukturellen Problemstellung treffender gewesen, auch besondere offene Standorte der Stadt mit raumimmanenten und kommunikativen Bezügen analysierend heranzuziehen, wie zentrale Plätze in der Stadt, den angelegten Panoramaausblick auf die Stadt oder auch die Wochenmärkte.

Der Sammelband mit Beiträgen vornehmlich österreichischer Stadthistoriker bietet einen grundlegenden Einblick in die Leistung und den Stand stadthistorischer Forschung in Österreich, hier bezogen auf Entwicklungsphasen zeitbedingter zentraler städtischer Einrichtungen, mit dem besonderen Blick auf kommunikative Bezüge. Der Band ist eine Annäherung an das Paradigma und die interdisziplinäre Perspektive kommunikativer Wirksamkeit öffentlicher Orte in der Stadt, die dem Mittelalter bis in die Gegenwart zuzuordnen sind.

Der in der gezielten Bemühung einem Spatial Turn Genüge zu tun hervorzuhebende Beitrag (H. Weigl: Städte und Spitäler) endet – bei 189 Anmerkungen und einem Literaturverzeichnis von zwölf Seiten – mit der Bemerkung: „Nach all den oberflächlich angerissenen Fragen bleibt noch eine zu stellen: Wer sucht die Antworten?“ Auch die historisch-kulturräumliche Forschung befindet sich stetig auf dem Weg zu neu gesteckten Zielen, wie dies mit diesem vorbildlich redigierten Standardwerk auf dem Weg der Forschung deutlich wird. Im Kontext der Identifizierung

tität und Wahrnehmung historischer Stadtkerne zeigt dieses Werk Wege auf, wie öffentliche Orte lesbar zu machen sind und dazu beitragen können, Stadt und Gesellschaft in ihrem Werdegang und Zusammenhang auch in einer entsprechenden Vermittlung erlebbar werden zu lassen.

Dietrich Denecke, Göttingen

LVR-INSTITUT FÜR LANDESKUNDE UND REGIONALGESCHICHTE, *Rheinischer Städteatlas Düsseldorf*, bearbeitet von Klaus Müller, Köln: Böhlau 2015, 28 Abb., 24 Tafeln, 48 S., 39,50 €.



Der Rheinische Städteatlas Düsseldorf ist Teil einer umfassenden Reihe zur stadtbaugeschichtlichen Erkundung der Städte im westlichen Teil Nordrhein Westfalens, die seit 1972 erscheint. Der Städteatlas ist in Form einer Mappe mit Tafeln und Beiheft publiziert. In der XX. Lieferung 2015 sind neben Düsseldorf, die Städte Monheim und Angermund bearbeitet. Düsseldorf ist die hundertste Publikation in der Reihe. Eine alphabetische Auflistung von 187 Städten und ihrer Atlasorte (Lieferung, Mappen-Nummer und Erscheinungsjahr) ist im Internet über die Homepage des LVR-Instituts verfügbar.

Der Städteatlas Düsseldorf enthält 24 Tafeln und ein Beiheft, das I) Siedlung, II) Topographie, III) Herrschaft und Gemeinde, IV) Kirche, Schulen, Kultur und Gesundheitswesen, V)

Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie weitere Quellen und Literatur thematisiert. Die Wirtschafts- und Sozialstruktur ist statistisch erfasst. Der textliche Teil enthält vielfache Angaben zur Entwicklung der baulichen Stadt, genauso wie zur wirtschaftlichen, politischen, kulturellen und sozialen Entwicklung. Feste, Gerichte und Märkte der Stadt sind genauso aufgelistet wie Zünfte und Industriebetriebe oder Erklärungen zu Straßen und ihren Namen.

Allen Mappen gemeinsam sind Tafeln mit den Preußischen Kartenaufnahmen von 1836-1850 und 1892-1912), eine Übersichtskarte Gemeinde, eine Karte zum historischen Stadtgrundriss nach dem Urkataster und eine topographische Landesaufnahme, alles aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts, ein moderner Stadtgrundriss nach der Deutschen Grundkarte und eine aktuelle topographische Karte und Luftbild. Der Atlas Düsseldorf enthält darüber hinaus weitere historische Karten und Pläne, insbesondere farblich gestaltete Plandarstellungen der Festungsstadt Düsseldorf aus dem 16. bis 18. Jahrhundert und Stadterweiterungspläne von 1824 und 1854. Die Darstellungen reichen insgesamt von kolorierten Handzeichnungen, über akkurat gezeichnete Pläne und Schadenskartierungen bis hin zu Senkrechtluftbild-Aufnahmen. Alle Tafeln sind mit Sachkommentaren präzise eingeordnet, so dass für eine vertiefende Forschung wichtige Anhaltspunkte gegeben werden: Ort und Erhaltungszustand der Karten, rekonstruierte Elemente und die weiteren Quellen und Unterlagen, die zur Erstellung der Tafeln die Neuzeichnungen darstellen. Die unterschiedliche Bildlichkeit, Maßstäblichkeit und der Ausschnitt der Tafeln erlauben dem Betrachter sowohl einen territorial größeren Überblick über die Einbettung der Stadt in Landschaft und Umgebung zu bekommen, als auch Straßenverläufe, Parzellen und Grundrissformationen der einzelnen Häuser zu erkennen. Insbesondere die Entwicklung Düsseldorfs als Festungsstadt und ihre Erweiterungen im 19. Jahrhundert sind anhand der Tafeln sehr gut nachvollziehbar. Gut erkennbar ist, wie die Stadt im 19. Jahrhundert erst stückweise erweitert

wird und dann um die Jahrhundertwende und dem beginnenden 20. Jahrhundert geradezu in die Fläche explodiert und sich die Verkehrswege und Infrastrukturen, Industrie und Wohnsiedlungen mit der agrarwirtschaftlich dominierten Umgebung vermischen.

Für die stadtbaugeschichtliche Forschung ist der Städteatlas unverzichtbar, um bauliche und geschichtliche Entwicklungskontexte zu verstehen. Viele der Angaben sind vereinzelt auch an anderen Stellen zu finden, der Atlas ermöglicht jedoch den gut vorbereiteten Einblick, der gesammelte Informationen übersichtlich zur Verfügung stellt. Für jede Stadt und Gemeinde sollte eigentlich ein solches Werk zur Verfügung stehen. Die stadtbaugeschichtliche Dimension der Städte könnte damit auch einfacher Eingang in die interdisziplinäre Stadtforschung finden.

Heike Oevermann, Düsseldorf

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI, *Die Stadt von der Neuzeit bis zum 19. Jahrhundert. Urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika*; Berlin: Klaus Wagenbach 2017, zahlr. Abb., 416 S., 98,- €.

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI / RAINER SCHÜTZEICHEL (Hrsg.), *Die Stadt als Raumentwurf. Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts*, Berlin: Deutscher Kunstverlag 2017, zahlr. Abb., 296 S., 48,- €



VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI / KATRIN ALBRECHT / HELENE BIHLMAIER (Hrsg.), *Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt 1870-1950*, Berlin: DOM publishers 2017, zahlr. Abb., 432 S., 98,- €.

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI / HARALD R. STÜHLINGER / MARKUS TUBBESING (Hrsg.), *Atlas zum Städtebau (Bd. 1: Plätze, Bd. 2: Straßen)*, München: Hirmer 2018, insg. 1.600 Abb., 732 S., 128,- €

Als er einmal nach dem Zukunfts- und Risikopotential der Stadt gefragt wurde, erwiderte der berühmte Soziologe Ulrich Beck, das klänge „nach homöopathisch dosiertem Antiurbanismus, sozialdemokratischem Neospenglerismus (Weltuntergang plus Rentenvorsorge), Rot und Grün gemischt, also grau meliert“. Dass heute Stadtentwicklung immer mehr zwischen Schadensbegrenzung und Resignation versandet, dass das Modell der ‚europäischen Stadt‘ und die Vorstellungswelt des ‚Flaneurs‘ wenig gemein haben mit dem, was die urbane Wirklichkeit bestimmt, ist zwar sicherlich eine stichhaltige Beobachtung. Aber ganz so sarkastisch muss nicht sein, wen stört, dass die Diskussion von Zaghaftheit und mangelnder Konsistenz geprägt ist.

Dass es Vittorio Magnago Lampugnani ganz entschieden um eine geistig-gedankliche Vorstellung dessen geht, was Stadt in Zeiten des technologischen und gesellschaftlichen Umbruchs sein könnte, wird man kaum bestreiten können. Nun hat er seine ohnehin vielfältigen publizistischen Aktivitäten nochmals potenziert und in kurzem Abstand gleich eine ganze Reihe von Büchern auf den Markt geworfen.

In gewisser Weise wendet er sich darin gegen eine Stadtentwicklung, die keiner gewollt und auch keiner gemacht haben will: kein Politiker, kein Verwalter, kein Bauherr, kein Architekt. Wobei es ihm freilich nicht nur um Städtebau geht, sondern stets auch um eine wünschenswerte Perspektive für unsere Umwelt insgesamt.

Und damit nimmt er eine dezidierte kulturpolitische Position ein.

„Die Stadt von der Neuzeit bis zum 19. Jahrhundert“ ist gewissermaßen die retrospektive Fortsetzung seines Opus Magnum zur „Geschichte der Stadt im 20. Jahrhundert“, deren beide Bände er 2010 vorlegte. „Die physische Form der Stadt bildet stets das Ergebnis des Versuchs, einer bestimmten sozialen Ordnung eine entsprechende architektonische Gestalt zu verleihen“, schreibt Lampugnani eingangs, um sodann in 13 Kapiteln mit 350 Abbildungen beispielhafte urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika zu behandeln. Es geht ihm um die entscheidenden Momente der Stadtwerdungen in unserem Kulturraum, wobei sein prüfender Blick von den mittelalterlichen Stadtstaaten über die perspektivischen Strategien des Barock bis hin zu den gewaltigen Modernisierungen reicht, durch die sich etwa das Bürgertum die traditionelle Stadt angeignete. Indem er die Stadt als bauliche Hülle der polis, der politischen Gemeinschaft, interpretiert, liegt es auf der Hand, dass es vor allem Residenz- und Hauptstädte sind, die er analysiert. Dass die Renaissance tatsächlich eine Wiedergeburt römisch-antiker Ratio darstellte, illustriert er trefflich am malerisch gelegenen Pienza in der Toskana und am melancholisch verdämmerten Sabbioneta nördlich von Mantua.

Jedes Kapitel ist der architektonischen Form einer europäischen Stadt und ihren besonderen Bedingungen in einer spezifischen Epoche gewidmet: Florenz und Siena etwa als Beispiele für italienische Stadtstaaten, Roms Neuordnung unter Papst Sixtus V., Lissabon und die geometrische Raumordnung, Stadtbau und -entwicklung in London, Wien und Berlin. Arrondiert wird die eurozentrische Sicht mit der Darstellung nordamerikanischer Kolonialsiedlungen, Pionierstädte und Metropolen wie Philadelphia, die linienförmig geplante Küstenstadt Savannah oder Washington D.C. und New York.

Die Stadtbeschreibungen sind beileibe keine trockenen Deskriptionen, sondern bieten durchaus anregende urbanistische Querverbindungen. Beispielsweise hatte Georges-Eugène Hauss-

manns energische Umgestaltung der französischen Hauptstadt zur Folge, dass die Pariser Künstlerszene, vor allem die Impressionisten, die neuen weitläufigen, lichten und kühnen Stadträume als große Lebensbühne entdeckten und in ihrer Kunst der Ästhetik der Straße huldigten. Doch auch das Geld spielte stets eine große Rolle. So legte etwa der Pariser Baumeister Claude-Nicolas Ledoux 1773 erste Pläne für die von Ludwig XV. in Auftrag gegebene königliche Salinenstadt Chaux bei Besançon vor. Dieses Projekt, allein zum Zwecke der Sanierung der zerrütteten Staatsfinanzen geplant, wurde zu einem Finanzdesaster und nie gänzlich fertig. Die Baukosten verdoppelten sich in der Bauphase, die Erträge blieben lange weit hinter den Erwartungen zurück. Es gibt auch hinreichend Personalisierungen. Etwa Hermann Josef Stübgen, der als Stadtbaumeister von Köln nach der Schleifung der alten Befestigungsanlagen in Anlehnung an die Wiener Ringstraße in der Domstadt eine halbkreisförmige Alleensequenz schuf, die noch immer die Stadt prägt.

Auch das Thema der ‚Idealstädte‘ wird angeschnitten – Visionen, die das Elend der Industriellen Revolution aufheben und Arbeit und Leben vereinen sollten, wie die „Familistère“ im ländlichen Frankreich. Doch die haben eigentlich mit Urbanismus wenig gemein. Im Unterschied zu Barcelona, das den Schlusspunkt bildet – mit einer „der schönsten Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts: einem streng, geradezu überstreng rationalen Rasterplan“.

Der kaum minder gewichtige Band „Manuale zum Städtebau“ widmet sich komplementär einer „Systematisierung des Wissens von der Stadt“ für den Zeitraum 1870-1950. Lampugnani und seine Co-Autoren kompilieren hier diverse Handbücher aus England, Frankreich, Italien, den USA und Deutschland und ordnen sie ein. Zwar ist es wenig überraschend, dass seit jeher gesammelt, artikuliert und systematisiert wird. Aber das Buch legt bislang unbeachtete Zusammenhänge offen und macht zugleich verlorenes Wissen von der Stadt für den zeitgenössischen Diskurs und die heutige Praxis fruchtbar. Die



zweibändige Publikation „Atlas zum Städtebau“ hingegen ist eher etwas für Spezialisten. Sie dokumentiert auf minutiöse Weise 68 der Straßen, Plätze, Höfe und Uferpromenaden, denen in der europäischen Urbanisierung zentrale Bedeutung zukommt: Etwa die Plaza Mayor in Madrid, die Bahnhofstraße in Zürich, die Amsterdamer Mercatorplein oder die Via Garibaldi in Genua.

Diesen drei exemplarischen Tiefenbohrungen gibt der Essay-Band „Die Stadt als Raum entworfen“, der auf eine Tagung und ein vorgegeschaltetes Forschungsprojekt zurückgeht, einen stärker theoriebildenden Rahmen. Im Fokus steht dabei jene „Beschäftigung mit dem Raum“, die seit dem späten 19. Jahrhundert zu einem zentralen Gegenstand in Philosophie, Psychologie und Kunsttheorie geworden war: wenn man so will, eine frühe Spielart des spatial turn. Und dessen Wechselwirkungen mit dem Städtebau sind durchaus interessant. Denn im Zuge der institutionellen Verankerung der Disziplin wurde der Stadtraum als Entwurfsobjekt (wieder)entdeckt und städtebauteoretisch aufgearbeitet.

Die am Menschen, seinem Maßstab und seiner Sinneswahrnehmung orientierte Gestaltung städtischer Räume wurde als Heilmittel gegen jenen technokratisch und ökonomisch bestimmten Investorenstädtebau erkannt, der in den Reißbrettquartieren der europäischen Stadterweiterungen vor Augen stand. Neben der deutschsprachigen Debatte untersuchen namhafte Autoren wie Werner Oechslin, Michael Mönninger oder Ákos Moravánsky den Diskurs auf frühe Vorläufer, internationale Verflechtun-



gen sowie langfristige Wirkungen auf den Urbanismus der Nachkriegszeit.

Lampugnani Grundmotivation für sein Forschen und Schreiben dürfte in dem Umstand liegen, dass die Neuzeit in Sachen Städtebau ganz überwiegend ein Desaster war. In keinem Säkulum zuvor wurde das, was seit Menschengedenken das Urbane ausmachte und was wir als Bild der Stadt verinnerlicht haben und bis heute lieben, so gering geschätzt, so missachtet, entstellt, dekonstruiert oder – wie es Wolf Jobst Siedler formulierte – „gemordet“ wie in den Jahrzehnten zwischen 1920 und 1980. Deshalb sieht er, ins Positive gewendet, in und mit seinen historiographischen Arbeiten „die Möglichkeit, die traditionelle Stadt mit modernen Mitteln zu rekonstruieren, ohne sie zu fragmentieren, zu imitieren oder zu zerstören“.

In dem umfangreichen Material und der Fülle an Details, die Lampugnani präsentiert, liegen freilich Stärke und Schwäche nah beieinander: Zum einen führt die Fokussierung auf (eine vornehmlich europäische und US-amerikanische) Architektur- und Städtebaugeschichte zwangsläufig dazu, dass die sozialen, politischen und ökonomischen Kontexte sowie Fragen der Nutzung und Aneignung von Stadt nur am Rande wahrgenommen werden. Zum anderen verdeckt dieser Blick auf die Geschichte, dass es eben jene Epoche des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit ihrem gründerzeitlichen Kapitalismus war, in der eine extreme innerstädtische Verdichtung zu steinernen Städten mit zahllosen Hinterhöfen führte. Gerade diese einst kri-

tisierten Gebäude der Gründerzeit aber sind es, die heute vielfach als Leitbauten einer städtischen Architektur gelobt werden.

In seinem Wunsch nach einer vermeintlichen Objektivierbarkeit des städtebaulichen Entwurfsprozesses erweist sich für Lampugnani die Geschichte der Stadtarchitektur als „ein Gedächtnis von Strategien, das auf aktuelle Ansprüche“ durchsucht werden muss – mit dem Ziel, „ohne rückwärtsgewandte Nostalgie, aber auch

ohne futuristische Verbissenheit“ Städtebau zu betreiben. Alles in allem sind Lampugnani beeindruckende, in ihrer Detailfülle bestechende, gleichzeitig aber auch gut lesbare und zugängliche Bücher gelungen. Sie bieten auch dem fachlich nicht Geschulten einen Überblick über Persönlichkeiten, Debatten und Motive, die das „Projekt Stadt“ in der Vergangenheit geprägt haben.

Bonn/Berlin, Robert Kaltenbrunner

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



45. Jahrgang
2018

Inhaltsverzeichnis
45. Jahrgang 2018

Herausgegeben von Forum Stadt -
Netzwerk historischer Städte e.V.

in Verbindung mit Harald Bodenschatz,
Tilman Harlander, Johann Jessen,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke,
Erika Spiegel (†) und Jürgen Zieger

Forum Stadt
Verlag

ISSN 2192-8924



Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V. in Verbindung mit Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Johann Jessen, Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel (†) und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

Simone Cutui (Lektorat)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, London,
Deutsches Historisches Institut

Dr. Theresia Gürtler Berger, Luzern,
Ressort Denkmalpflege und Kulturgüterschutz

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:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
Email: hans.schultheiss@email.de
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 92,- Einzelheft EUR 25,-
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 unbeding-
t 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.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2018 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Vier-
teljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadt-
soziologie, Denkmalpflege und Stadtentwick-
lung« unter dem Obertitel »Die alte Stadt«.

Inhaltsverzeichnis 2018

SCHWERPUNKTHEFTE

1968: STADT – WOHNEN – POLITIK

Heft 1/2018, hrsg. von *Harald Bodenschatz und Jessen* 3 ff.

PLAN ODER PROJEKT – AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

Heft 2/2018, hrsg. von *Robert Kaltenbrunner und Stefan Krämer* 97 ff.

ABHANDLUNGEN

Becker, Heidede

Unbedingt modern – Glücksversprechen Großsiedlungsbau 71

Bodenschatz, Harald

Gegen den Kahlschlag – Kampf um Stadterneuerung 43

Börsch, Paul

Planung über Projekte in Erfurt?
Eignen sich Konstruktionsprinzipien der alten Großstadt als
Planungshypothese für die nachhaltige Stadt der Zukunft? 165

Caplan, Anne / Wagenknecht, Katherin

Bauen oder kaufen? Eine qualitativ-vergleichende Studie zu
Wohnpräferenzen in Einfamilienhausgebieten in Nordwestdeutschland 259

Doehler-Behzadi, Marta

StadtLand: Eine IBA für Thüringen 147

Dörhöfer, Kerstin

Feministischer Aufbruch in Architektur und Städtebau 25

Durth, Werner

Rebellion & Reflexion. Baukultur 1967 ff. 61

Harlander, Tilman

„Weiter Wohnen wie gewohnt?“ 33

Heß, Regine

Stadt, Politik, Kultur:
Museen in Karlsruhe und Frankfurt 1840 und 1980 229

<i>Hummel, Konrad</i>	
Das Beben des Urbanen – oder lässt sich Stadt noch planen?	113
<i>Korth, Katrin</i>	
Bahnhöfe und Bahnhofsplätze	
Zum Wandel urbaner Transformationsräume	327
<i>Krämer-Badoni, Thomas</i>	
Zur Neugründung der kritischen Stadtsoziologie	9
<i>Langenbrinck, Gregor</i>	
Plan oder Projekt? Auf der Suche jenseits der Komfortzone	173
<i>Lederer, Arno</i>	
„Da ging’s aus wie’s Schießen zu Hornberg“. Entwurfslehre à la 68	79
<i>Leysler-Droste, Magdalena</i>	
Zeitschichten – das Gedächtnis einer Stadt	309
<i>Mausbach, Florian</i>	
Von Sturm und Drang zu Amt und Rang	83
<i>Müller, Michael</i>	
Wissenschaft der Kunst: unterwegs in eigener Sache	17
<i>Overmeyer, Klaus / Polinna, Cordelia</i>	
Auf dem Weg zu einem neuen Paradigma der prozesshaften Planung	127
<i>Rauterberg, Hanno</i>	
Über die neue Lust am Temporären.	
Wie die Kunst den öffentlichen Raum verändert	157
<i>Reicher, Christa</i>	
Jane Jacobs: Balance zwischen Erhaltung und Transformation	291
<i>Rodenstein, Marianne</i>	
Das Auto, der ADAC und die Politik	53
<i>Rodenstein, Marianne</i>	
Vom Herrenhaus zum bürgerlichen Ruhesitz. Die ersten klassizistischen	
Villen bei Berlin, Altona und Hamburg (1789-1810)	211
<i>Schaumann, Elisabeth / Simon-Philipp, Christina</i>	
Urbane Interventionen im öffentlichen Raum.	
Transformationspotenziale in Stadtteilzentren	247
<i>Schubert, Dirk</i>	
Die langen 1960er oder Umbruchjahr 1968? Partizipative Planungsprozesse	
zwischen Pragmatismus und Weltverbesserung	195

Schubert, Dirk

- Ikonen des Handels. Identitätsstiftende Speichergebäude
 in Seehafenstädten zwischen Erhalt und Kommerz 344

AUTORINNEN / AUTOREN..... 90, 188, 274, 371

FORUM

Bodenschatz, Harald

- Berlin – Rom der Zeitgeschichte? 372

Forum Stadt e.V

- Otto-Borst-Preis 2019. Auslobung 190

Gribat, Nina / Misselwitz, Philipp

- Vergessene Schulen der Architektur- und Stadtplanungslehre 92

Warda, Johannes

- Stadt als Ort öffentlicher Konflikte und Proteste. Sammelbesprechung 275

STADTERZÄHLUNG

ELIAS CANETTI, 1953: Die Stimmen von Marrakesch 281

BESPRECHUNGEN

BARTETZKY, ARNOLD (Hrsg.), Geschichte Bauen.

- Architektonische Rekonstruktion und Nationenbildung vom
 19. Jahrhundert bis heute (*Albrecht Göschel*) 283

FRIEDRICH, JÖRG / HASLINGER, PETER u.a. (Hrsg.), Zukunft: Wohnen.

- Migration als Impuls für die kooperative Stadt (*Albrecht Göschel*) 191

GOEBEL, BENEDIKT, Mitte! Modernisierung und Zerstörung des Berliner

- Stadtkerns von 1850 bis zur Gegenwart (*Kathrin Meißner*) 285

LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO, Die Stadt von der Neuzeit bis zum

19. Jahrhundert. Urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika
 (*Robert Kaltenbrunner*) 383

LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO/SCHÜTZEICHEL, RAINER (Hrsg.), Die Stadt

- als Raumentwurf. Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des
 19. Jahrhunderts (*Robert Kaltenbrunner*) 383

LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO/ALBRECHT, KATRIN/BIHLMAIER, HELENE (Hrsg.), Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt 1870-1950 (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	384
LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO/STÜHLINGER, HARALD R./TUBBESING, MARKUS (Hrsg.), Atlas zum Städtebau. Band 1: Plätze, Band 2: Straßen (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	384
LVR-INSTITUT FÜR LANDESKUNDE UND REGIONALGESCHICHTE, Rheinischer Städteatlas Düsseldorf (<i>Heike Oevermann</i>)	382
MORSCHER, LUCAS/SCHUTZ, MARTIN/SCHUSTER, WALTER (Hrsg.), Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge (<i>Dietrich Denecke</i>)	379
VERONESI, MARCO (Hrsg.), Oberdeutsche Kaufleute in Genua 1350-1490 Institutionen, Strategien, Konflikte (<i>Immo Eberl</i>)	287