

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt



47. Jahrgang
1|2020



Aus dem Inhalt:

Clemens Peterseim
Die „neue Stadt des
Mittelalters“: Erfurt

Lena Horst/Hannah Münzer
Die Peter-Poelzig-Siedlung.
Wohnungsbau der
Nachkriegsmoderne

Daniela Zupan/
Mirjam Büdenbender
„Modell Moskau“.
Entstehung, Entwicklung
und Expansion

Manfred Zache
Generalbebaungsplanung
in Ost-Berlin 1969-1976

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,
Elisabeth Merk, Jürgen Reulecke und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
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 96,- Einzelheft EUR 26,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

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

Vertrieb:

Südost Service GmbH
Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen
Fax +49(0)8581-9605-754
E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

Forum Stadt Verlag (FStV)
Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart
E-mail: forumstadtverlag@email.de

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht 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

© 2020 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 1/2020

Abhandlungen

Clemens Peterseim

Die neue „Stadt des Mittelalters“. Altstadtgestaltung und Denkmalpflege
in Erfurt während des 19. Jahrhunderts 3

Lena Horst / Hannah Münzer

Die Peter-Poelzig-Siedlung. Wohnungsbau der Nachkriegsmoderne
im nördlichen Hansaviertel 21

Daniela Zupan / Mirjam Büdenbender

„Modell Moskau“. Entstehung, Entwicklung und Expansion 41

Manfred Zache

Von der kompakten zur umlandverflochtenen Stadt. Leitbildwechsel in der
Generalbebauungsplanung der Hauptstadt der DDR, Berlin, 1969-1976 61

Autorinnen / Autoren 74

Besprechungen

STADT LEIPZIG (Hrsg.), Geschichte der Stadt Leipzig. Von den Anfängen bis
zur Gegenwart, Bd. 3 und Bd. 4 (*Dieter J. Mehlhorn*) 75

RALF DORN, Der Architekt und Stadtplaner Rudolf Hillebrecht. Kontinuitäten
und Brüche in der deutschen Planungsgeschichte im 20. Jahrhundert
(*Robert Kaltenbrunner*) 78

BENEDIKT GOEBEL, Mitte! Modernisierung und Zerstörung des Berliner
Stadtkerns von 1850 bis zur Gegenwart (*Robert Kaltenbrunner*) 80

VITTORIO MAGNANO LAMPUGNANI, Bedeutsame Belanglosigkeiten.
Kleine Dinge im Straßenraum (*Dieter J. Mehlhorn*) 82

RICKY BURDETT / PHILIPP RODE (Hrsg.), Shaping Cities in an Urban Age
(*Robert Kaltenbrunner*) 83

Errata, Heft 4/2019

In dem Beitrag von Jürgen Zieger, Esslingen – Integrierte Wohnraumversorgung in einer Wachstumsregion (Heft 4/2019, S. 351-360), wurden zwei Abbildungen irrtümlich mit falscher Quellenangabe abgedruckt. Wir bitten um Beachtung der Berichtigung auf S. 85.

Umschlag:

Berlin, Scheibenhochhäuser in der Peter-Poelzig-Siedlung um 1963/1964.

Quelle: *Landesarchiv Berlin*, F Rep. 290-01-30, Nr. 7370, Foto: *O. Hagemann*.

Die neue „Stadt des Mittelalters“

Altstadtgestaltung und Denkmalpflege in Erfurt während des 19. Jahrhunderts

Die Erfurter Altstadt ist bis heute geprägt von einem außergewöhnlich gut erhaltenen historischen Straßennetz, zahlreichen gotischen Kirchenbauten und einer Fülle an Fachwerkhäusern, die sie zum Inbegriff eines mittelalterlichen Stadtkerns in Deutschland machen. Als größtes Flächendenkmal Mitteldeutschlands genießt das historische Zentrum der Landeshauptstadt Thüringens seit 1992 besonderen Schutz.¹ Tatsächlich hat ihr heutiges Erscheinungsbild seit dem 19. Jahrhundert infolge der preußischen Landesherrschaft, der industriellen Revolution und den sozialen Wandlungsprozessen der beginnenden Moderne mannigfaltige Veränderungen erfahren. Der Architekturbestand der Erfurter Altstadt konstituiert sich deshalb neben bedeutenden vormodernen Bauwerken gleichzeitig aus einer erstaunlichen Fülle von Baudenkmalen aus dem 19. Jahrhundert.

Die heute viel diskutierte Bildlichkeit der Altstädte und das Nachdenken über ihren artifiziellen Charakter² gaben die Motivation zu der hier vorgestellten Forschungsarbeit. Die identitätsstiftende Rolle der mittelalterlichen Altstadt Erfurts ließ die Frage aufkommen, wieviel des heutigen Altstadtbildes tatsächlich dem historischen Mittelalter und wie viel einer modern-romantischen Interpretation desselben geschuldet ist. Ebenso sollte untersucht werden, in welchem Maß die Entstehung der Altstadt mit der Genese denkmalpflegerischen Handelns in der preußischen Provinz verknüpft war.³

1 Ortsgestaltungssatzung für die Altstadt von Erfurt vom 23. November 1992, S. 1.

2 „Das Phänomen der gemachten Altstädte ist nicht neu. Oder besser gesagt, in vieler Hinsicht ist das Phänomen Altstadt ein Gemachtes und sind Altstädte von Beginn an Produkte von städtebaulichen und gestalterischen Entscheidungen – mehr noch als von Schutzbestimmungen im engeren Sinne.“ Vgl. C. M. Enss/G. Vinken (Hrsg.), Produkt Altstadt. Historische Stadtzentren in Städtebau und Denkmalpflege, Bielefeld 2016, S. 11.

3 Ermuntert durch Herrn Prof. Dr. Thomas Topfstedt am Kunsthistorischen Institut der Universität Leipzig und betreut durch Prof. Dr. Hans Rudolf Meier am Lehrstuhl für Denkmalpflege und Baugeschichte der Bauhaus-Universität Weimar, schien eine Dissertation der geeignete Rahmen, um den Blick auf die Wurzeln dieser Ideenkomplexe im 19. Jahrhundert zu richten.

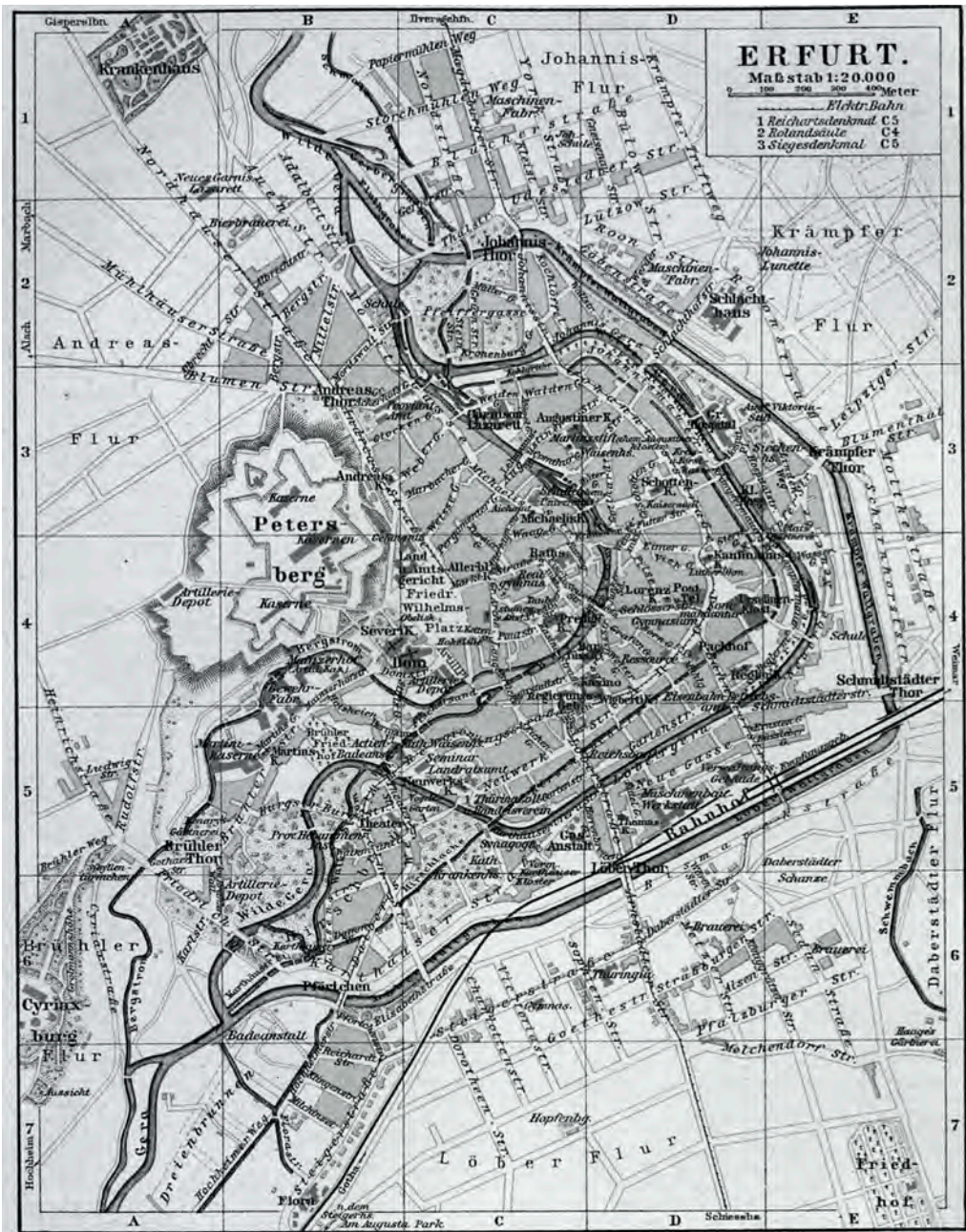


Abb. 1: Erfurt, Plan der Altstadt mit Stadterweiterungen, 1894.

Quelle: G. Neumann / W. Keil, Ortslexikon des Deutschen Reichs, Leipzig/Wien 1894, Abb. 1.

Mit dem nachfolgenden Text möchte ich eine Einführung in die zwischen 2013 und 2018 geleistete Forschung geben und das Thema anhand ausgewählter Beispiele illustrieren. Schon zu Beginn der Recherche stand fest, dass die Baugeschichte Erfurts in seiner preußischen Zeit trotz des umfangreich erhaltenen Quellenmaterials noch nie umfassend dargestellt wurde. Dadurch kommt der anstehenden Publikation die Aufgabe einer ersten grundlegenden Darstellung der Erfurter Stadtentwicklung in dieser Epoche zu.⁴

1. Kontinuität und strukturelle Erneuerung

Im Kern der Betrachtung steht die durch das 19. Jahrhundert in sich konstituierte Erfurter Altstadt, die bis heute als Zeugnis der Stadtentwicklung überdauert hat. Nicht nur die strukturellen und technischen Grundlagen ihrer modernen Entwicklung wurden zwischen 1800 und 1900 gelegt, auch ihre heutige Gestaltung als „mittelalterlicher Stadtkern“ wurde durch diese Epoche erstmalig bewusst hervorgehoben. Mit dem Ende der Festungseigenschaft Erfurts im Jahr 1873 und den danach rasch expandierenden Vorstädten wurde seine Altstadt als besonderer Stadtraum überhaupt erst wahrnehmbar (Abb. 1). In der Großstadt des 20. Jahrhunderts blieb dieser Kontrast zwischen Stadtkern und Vorstädten aufgrund der vergleichsweise späten Entfestigung bis heute besonders klar erkennbar.

Mit dem Reichsdeputationshauptschluss 1803 und nach einem kurzen französischen Interludium unter Napoleon wurde Erfurt ab 1814 endgültig Teil des preußischen Staates. Nachdem Erfurt im ausgehenden Mittelalter eine der progressivsten deutschen Städte gewesen war, ruhte die Stadtentwicklung im 17. und 18. Jahrhundert weitestgehend aufgrund einer stagnierenden Wirtschaft unter Kurmainzer Herrschaft.⁵ Dies führte dazu, dass große Teile der Stadt in ihrem mittelalterlichen Zustand bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts überdauern konnten. Bei den Eliten der preußischen Bauverwaltung stieß das hier scheinbar noch „unverfälscht vorliegende Mittelalter“ deshalb schnell auf steigende Aufmerksamkeit.⁶ Neben Qued-

4 Die Publikation der hier vorgestellten Dissertation ist in Vorbereitung und wird voraussichtlich unter dem Titel „Die Baugeschichte der Erfurter Altstadt im 19. Jahrhundert“ als Band 6 der Reihe „Erfurter Studien zur Kunst- und Baugeschichte“ 2021 erscheinen.

5 Zur älteren Stadtgeschichte vgl. U. Weiß (Hrsg.), Erfurt. Geschichte und Gegenwart, Weimar 1995.

6 Am 16. Dezember 1833 übersandte das Berliner Kultusministerium der kgl. Regierung in Erfurt einen Auszug aus den Dienstreiseberichten Karl Friedrich Schinkels, in dem dieser die hohe künstlerische Bedeutung der Erfurter Baulandschaft betonte: „Erfurt gehört zu den Orten Deutschlands die noch am meisten alterthümliche Bauwerke besitzen; diese Gegenstände vergehen aber doch nach und nach in den modernen Tendenzen der Zeit und umso wünschenswerther und nöthiger würde sein ein künstlerisch leitende Hand“; vgl. *Landesarchiv Thüringen – Staatsarchiv Gotha (StAG)*, Regierung Erfurt, Nr. 6431, Fol. 3.

linburg, Merseburg und Wittenberg rückte die Stadt während des 19. Jahrhunderts in die Reihe der historisch bedeutsamen Städte der preußischen Provinz Sachsen auf. Es entwickelte sich danach bis zur Jahrhundertwende in Selbst- und Fremdwahrnehmung zu einer „Stadt des Mittelalters“, in der die vorhandene Architekturlandschaft in sinnstiftender Weise eine Fortsetzung durch adäquate Neubauten erfahren sollte.⁷ Als größte Stadt Thüringens wurde Erfurt mit seinem reichen Bestand an Baudenkmalen bald auch zum zentralen Erinnerungsort der alten Geschichte des Landes und seiner historischen Bedeutung in Mittelalter und früher Neuzeit stilisiert. Die Stadt rückte damit gedanklich in die Nähe der kulturellen Zentren des Rheinlands, wo die preußische Nationalinszenierung vor einer Kulisse hochrangiger mittelalterlicher Kunstdenkmäler wie dem Kölner Dom besonders aufwendig zelebriert wurde.⁸

Um den Bedeutungszusammenhängen dieser Erinnerungskultur nachgehen zu können, musste zunächst die Erfurter Stadtentwicklung während des 19. Jahrhunderts nachvollzogen werden. Die wichtigste Quelle bildete die „mittelalterliche Altstadt“ Erfurts selbst, deren strukturelle und baukünstlerische Veränderungen aus dem 19. Jahrhundert noch immer gut erkennbar geblieben sind. Im Vergleich zu anderen Städten Mitteleuropas blieb Erfurt von flächendeckenden Bombardements im Zweiten Weltkrieg nahezu verschont und überstand auch die DDR-Zeit weitestgehend „unbeschadet“.⁹ Zusätzlich wurden nicht nur die seit den 1960er Jahren erschienenen Einzeldarstellungen zu baugeschichtlichen Themen des Historismus berücksichtigt, sondern erstmals auch das umfangreiche Quellenmaterial der preußischen Verwaltungsbehörden für die preußische Provinz Sachsen.¹⁰ Die große Referenzmenge an baulichen Zusammenhängen und schriftlichen Quellen ermög-

7 Man pries Erfurt noch um 1900 als „zweites Rotheburg ob der Tauber und „thüringisches Nürnberg“; vgl. „Neue Korrespondenz“, Nr. 54 (1900) u. B. Hanftmann, zit in: E. Menzel, „Diskrepanzen bei Verkehrsplanungen im Krämerbrückenbereich“, in: Stadt und Geschichte, Nr. 3 (2/1999), S. 14.

8 Vgl. J. Werquet, Historismus als Gesellschaftliche Repräsentation. Die Baupolitik und Herrschaftsinszenierung Friedrich Wilhelms IV. in der preußischen Rheinprovinz, Berlin 2010 (Zugl. Diss Universität Trier, 2006), S. 416.

9 Die preußische Provinzhauptstadt Magdeburg hingegen wurde im Zweiten Weltkrieg massiv zerstört und büßte dabei einen Großteil ihrer historischen Bausubstanz ein, weshalb der Zustand der Stadt vor 1945 nur noch anhand von Abbildungen nachvollzogen werden kann. Das in der sächsischen Provinz ebenso bedeutende Halle wurde besonders in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch städtebauliche Eingriffe in seinem historischen Erscheinungsbild verändert und bildet daher heute nur noch in Teilbereichen den Zustand seiner preußischen Vergangenheit ab; vgl. M. Escherich, Planen und Bauen und Erfurt – seit 1873, in: Stadt und Geschichte. Zeitschrift für Erfurt. (SuG) Sonderheft 5 (2004), S. 3.

10 Die hauptsächlichen Quellenbestände befinden sich im Stadtarchiv Erfurt (StAE), die im Rahmen dieser Arbeit erstmals vollständig gesichtet werden konnten. Weitere relevante Bestände bieten das Landesarchiv Thüringen – Staatsarchiv Gotha (StAG) und das Geheime Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (GStA PK) in Berlin, sowie das Bistumsarchiv Erfurt.

lichte danach die Einordnung der Erfurter Stadtbaugeschichte in die allgemeine Architekturgeschichte des 19. Jahrhunderts in Preußen und Europa.¹¹

Das starre Korsett der Fortifikationen Erfurts als „Festung ersten Ranges“ erzwang, anders als in den meisten deutschen Städten, Kompromisse bei der Modernisierung der Stadtstruktur während des 19. Jahrhunderts. Dies führte zur Integration notwendiger Neuerungen in die alte Stadt, wo andernorts schon Jahrzehnte früher auf suburbane Flächen ausgewichen werden konnte.¹² Die Lage des Erfurter Bahnhofs, der Ringstraße im Bereich der Stadtmauer des 11. Jahrhunderts aber auch das Hirschbrühl als neues gehobenes Wohnviertel im Südwesten verdanken ihre Entstehung innerhalb der Festungsmauern dieser ungewöhnlichen städtebaulichen Konstellation. Bei Öffnung der Festung 1873 war die Anordnung dieser Großprojekte im Stadtkern bereits irreversibel. Das frühmoderne Erfurt des 19. Jahrhunderts kontrastierte deshalb weniger als in anderen Städten das mittelalterlich geprägte historische Stadtbild. Das Neue begann vielmehr überall das Alte zu durchdringen und aus dem überlieferten Baubestand hervorzuwachsen. So etablierte sich in Erfurt erst um 1880 eine Neuordnung des historischen Straßensystems, als andernorts bereits großzügige Stadterweiterungspläne umgesetzt wurden.¹³ Als Folge der modernen Geschwindigkeiten, denen die bereits als wertvoll erachtete alte Struktur der Stadt nicht mehr genügte, mussten nun Durchgangsstraßen, neue Brücken, Fluchtlinien und Stadtbahnlinien behutsam der modernen Zeit angepasst werden. Das Stadtbild der Erfurter Altstadt stammte in seiner architektonischen Zusammensetzung und auch in seiner strukturellen Ordnung deshalb um 1900 noch immer zu großen Teilen aus dem Mittelalter. Es war jedoch im 19. Jahrhundert erstmals solch fundamentalen Transformationsprozessen unterworfen, dass wichtige Elemente des historischen Charakters verloren zu gehen drohten. In der Folge wurde das Stadtbild durch den Historismus überall dort nivellierend neugestaltet, wo drastische Brüche zum vormodernen Erscheinungsbild aufzu-

11 Vgl. bes. *M. Dauss*, Identitätsarchitekturen. Öffentliche Bauten des Historismus in Paris und Berlin (1871-1918), Dresden 2007; *L. Grote*, Die Deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter. Festschrift für Sir Nikolaus Pevsner zum 70. Geburtstag, München 1974 (Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts 24); *G. Fehl* (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875: Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Hamburg 1983 (Stadt, Planung, Geschichte 2); *A. Briggs*, Victorian Cities, Harmondsworth 1968; *N. Borger-Keweloh*, Die mittelalterlichen Dome im 19. Jahrhundert, München 1986.

12 Vgl. *D. Dolgner*, „Architektur des 19. Jahrhunderts in Deutschland. Soziale und theoretische Grundlagen. Inhalt, Methode und Form“, Halle-Wittenberg, Univ. Diss. 1982, S. 14, 36.

13 Zwischen 1876 und 1880 fertigten städtische Beamte einen ersten Fluchtlinienplan für Erfurt aus, der am 25. Februar 1880 dem Magistrat übergeben wurde. Eine erste Bauordnung für die Stadt Erfurt trat ebenfalls erst zum 1. Januar 1880 in Kraft; *StAE*, 1-2/611-18148, Fol. 155 u. *StAE*, 1-2/603-21085, Fol. 243. Das ähnlich große Düsseldorf besaß beispielsweise bereits 1858 eine eigene Bauordnung; *StAE*, 1-2/611-18245, Fol. 4.

brechen drohten. Der Grundidee des Historismus verpflichtet, das Vorgefundene schöpferisch weiterzuführen,¹⁴ wurde auch bei Restaurierungs- und Neubauprojekten stets nach Wahrung oder gar Verbesserung des traditionellen Erscheinungsbildes im Stadtbild gesucht. Die Altstadt versinnbildlicht darin bis heute die bereits durch Karl Friedrich Schinkel geforderte „Nutzung der historischen Erfahrungen im Sinne der geforderten Kontinuität“, wie sie für das Architekturschaffen des 19. Jahrhunderts maßgeblich war.¹⁵

2. Verlufterfahrungen und Erinnerungszeichen

Hinsichtlich der Frage, welches historische Erscheinungsbild der Stadt als Referenz zu dienen hatte und mit welchen historischen Ereignissen die bauenden Eliten des 19. Jahrhunderts sich traditionell verbunden fühlten, wurde im Ergebnis evident, dass sich bereits vor der Mitte des 19. Jahrhunderts ein Netz aus herausragenden historischen Bauwerken als Bezugssystem für die Gestaltung der Erfurter Altstadt zu etablieren begann, durch das diese als Erinnerungsraum besonders charakterisiert wurde.

Am Anfang dieser Entwicklung standen intensive Verlufterfahrungen. Im Zuge der Kampfhandlungen zwischen den in der Festung Petersberg und auf dem Domhügel stationierten napoleonischen Truppen und alliierten Verbänden zwischen November 1813 und April 1814 kam es besonders durch Artilleriefeuer zu schweren Verwüstungen im Zentrum der Stadt. Das zu Füßen von Dom- und Petersberg liegende Viertel „Vor den Graden“ zwischen Andreasstraße, Marktstraße und Lauerntor wurde vollständig zerstört. Die romanische Peterskirche verlor ihre markanten Türme und große Teile der angrenzenden Klostergebäude wurden so schwer beschädigt, dass sie später abgetragen werden mussten. Auch der Dom wurde durch das Bombardement in Mitleidenschaft gezogen und besonders die Innenausstattung litt durch die zeitweilige Umnutzung als Pferdestall der Garnison und Lazarett.¹⁶

Nach der erneuten Übernahme der Regierungsgewalt durch Preußen wurden in den 1820er Jahren zahlreiche Klöster geschlossen und zu Schulen und Kasernen umgewidmet, was umfassende Eingriffe in die überlieferte Bausubstanz zur Folge hatte. Die in weiten Teilen noch bis in das frühe 19. Jahrhundert erhaltene innere Erfurter Stadtmauer im Bereich des heutigen Juri-Gagarin-Rings wurde in

14 Vgl. V. Hammerschmidt, Anspruch und Ausdruck in der Architektur des späten Historismus in Deutschland (1860-1914), Diss. Universität Kaiserslautern 1985.

15 Zit. n. D. Dolgner, Historismus. Deutsche Baukunst 1815-1900, Leipzig 1993, S. 38.

16 Vertiefend dazu: F. Palmowski (Hrsg.), Die Belagerung von Erfurt 1813/14, Erfurt 2015.

den ersten zwei Jahrzehnten nach 1800 aufgelöst und ihr Material zum Wiederaufbau, vor allem der äußeren Befestigung, verwendet. Die gemeinsam mit der Mauer als Verkehrshindernisse eingeschätzten Erfurter Brückenkopfkirchen wie St. Viti nahe der Langen Brücke und St. Benedikti an der Krämerbrücke fielen den Modernisierungsbestrebungen ebenfalls zum Opfer. Den für die Bürgerschaft einschneidendsten Verlust bildete der Teilabriss des mittelalterlichen Rathauses im Jahr 1830 (Abb. 2, unten). Seine Destruierung rief massiven Protest bei Bürgerschaft und preußischen Fachbehörden hervor, die unter der Leitung Karl Friedrich Schinkels lediglich einer Erneuerung des schadhaften Daches zugestimmt hatten.¹⁷ Der Wiederaufbau gelang erst vierzig Jahre später mit dem Neubau Theodor Sommers (*1829) am Fischmarkt.¹⁸

Der Verlust des Rathauses markierte zugleich eine Zäsur, die dem Umdenken, das bei den jüngeren Baubeamten in Erfurt bereits einsetzte, größeren Rückhalt in der breiteren Öffentlichkeit einbrachte. Der Baukondukteur und spätere Stadtbaumeister Johann Michael Gerstner (1792-1832) hatte bereits ab 1819 im Bereich des heutigen Brühler Gartens und am Roßwehr ein Stück der älteren Stadtmauer aus dem 11. Jahrhundert nicht nur erhalten, sondern gar wieder aufbauen lassen und setzte sich intensiv für die Erhaltung des Erfurter Domes ein. Nach 1814 zunächst notdürftig gesichert und repariert, rückte der Dom bereits Ende der 1820er Jahre in den Fokus der Erhaltungsbestrebungen (Abb. 2, oben). Angeregt durch die Oberbaudeputation wurden von Architekten der Berliner Bauakademie, darunter Friedrich August Stüler, erste Dokumentationen des Domes angefertigt. Auf ihrer Grundlage wurde anschließend ab 1831 ein umfassender Wiederaufbau in Angriff genommen. Vor allem die vom Einsturz bedrohten Türme, bereits 1717 durch einen Brand ihrer hohen Spitzen entledigt, sollten nun wiederhergestellt werden.

Ein weiteres prominentes Projekt bildete der Umbau des Augustinerklosters, in dessen Westflügel ein Gymnasium und das evangelische Waisenhaus untergebracht waren (Abb. 2). Das Kloster war als Wirkungsstätte Martin Luthers von großer historischer Bedeutung und zog die Aufmerksamkeit Schinkels und seiner Nachfolger auf sich. Nachdem es 1850 von Friedrich Wilhelm IV. persönlich zum Tagungsort des Erfurter Unionsparlaments bestimmt wurde, konnten die neugotischen Arbeiten durch den Schinkelschüler August Soller auf Staatskosten zum Abschluss gebracht werden.

17 Schinkel Dienstreiseprotokoll Nr. 27 „Das Rathaus zu Erfurt“, zit. in: *H. Junecke u. a.*, Karl Friedrich Schinkel. Die preußische Provinz Sachsen, hrsg. von *H. Börsch-Supan* und *G. Riemann*, Berlin 2014 (Karl Friedrich Schinkel Lebenswerk 22, hrsg. von *P. O. Rave*), S. 659 f.

18 Vgl. *C. Peterseim*, „Der Erfurter Fischmarkt und seine bauliche Gestaltung im 19. Jahrhundert. Städtische Identifikationsmechanismen und ihre architektonische Manifestation im Historismus“, Magisterarbeit Universität Leipzig 2010.

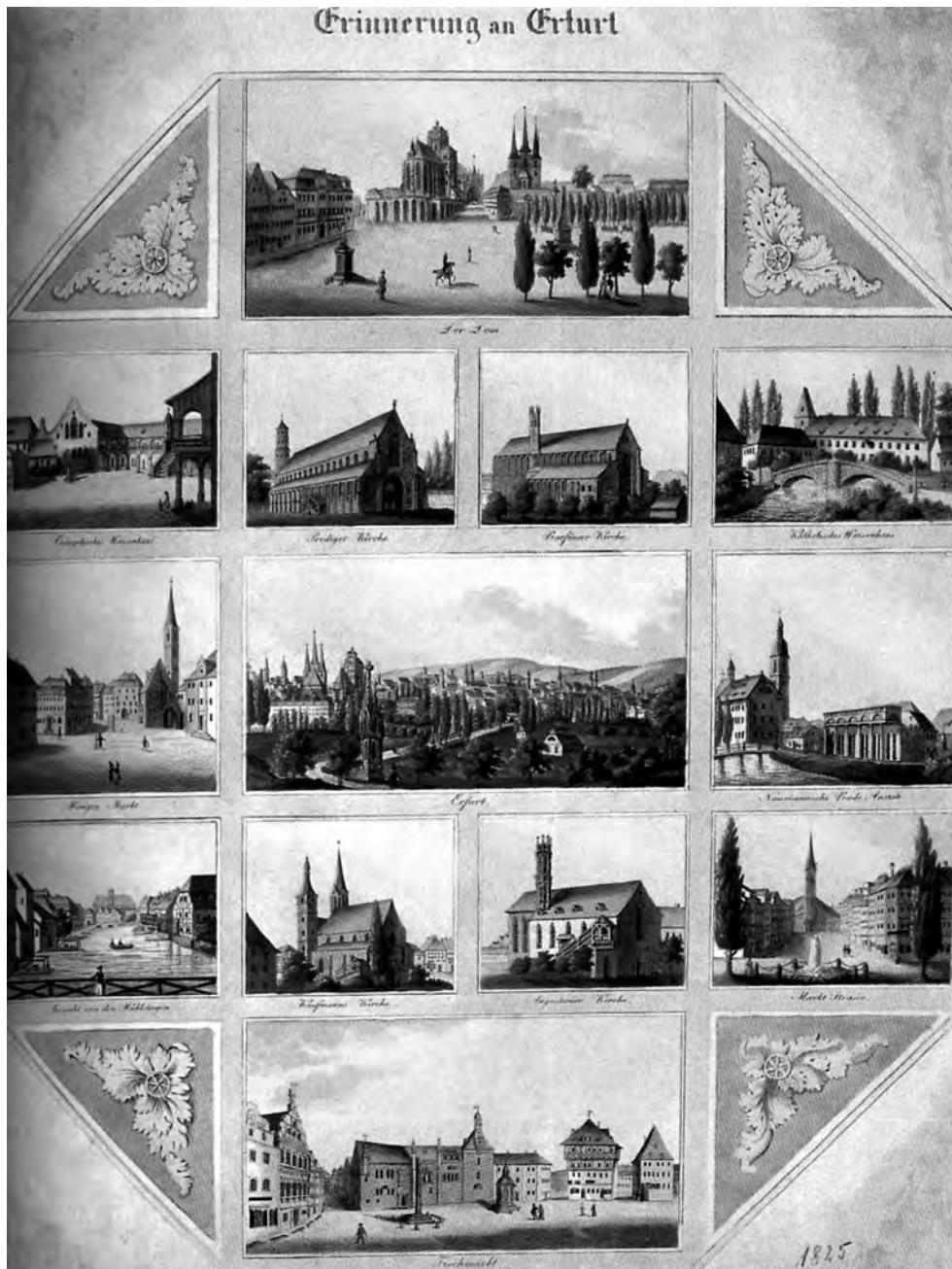


Abb. 2: „Erinnerung an Erfurt“.

Lithographie von C. F. Nuttrod, 1825; Quelle: Stadtarchiv Erfurt.

Die in den 1830er Jahren einsetzenden „Restaurationsarbeiten“ betrafen vor allem die Erfurter Pfarrkirchen, deren Instandhaltung zuvor teils stark vernachlässigt worden war. Am umfangreichsten war davon die Barfüßerkirche betroffen, deren Kirchenschiff während der bereits angelaufenen Baumaßnahmen 1838 nach einem Blitzschlag über mehrere Joche im Osten einstürzte. Unter dem späteren Erfurter Regierungsbaumeister Carl Pabst¹⁹ wurden die zerstörten Bereiche behutsam in schlichter Neugotik wieder aufgebaut, sodass Neubau und historischer Bestand deutlich voneinander zu unterscheiden waren.

Durch die Zerstörung und Umnutzung säkularisierter Grundstücke verschwand während des 19. Jahrhunderts das Übergewicht religiöser Kontexte aus dem Stadtbild. Es wich dem Ideal der Bildung, wodurch ein Kernanliegen der preußischen Reformpolitik im öffentlichen Raum sichtbar gemacht wurde. Da in die geschlagenen institutionellen Lücken schnell staatliche Bildungseinrichtungen implementiert wurden, verhinderte man aber einen langen Leerstand der zahlreichen Klostergebäude und sicherte zugleich die Erhaltung vieler markanter mittelalterlicher Bauten im Stadtbild Erfurts.

Die intensive Beschäftigung mit dem baulichen Erbe Erfurts nach den Verluste Erfahrungen während der ersten drei Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts führte zu einem ersten erfolgreichen Inventarisierungsgesuch der königlichen Regierung. In Folge dessen wurde am 14. März 1840 die erste Aufstellung konservatorisch relevanter Bauten in Erfurt vorgelegt, die „Nachweisung von denjenigen Baudenkmalern welche einen architectonischen oder geschichtlichen Werth haben in der Stadt Erfurt“.²⁰ Sie beinhaltet elf bedeutende Erfurter Bauwerke, für die neben ihrer Bauzeit und dem Stil auch der bauliche Zustand erfasst wurde. Bereits 1840 wurden so die wichtigsten Baudenkmale Erfurts erstmals als Erinnerungszeichen herausgestellt.²¹

Die 1840 verzeichneten Baudenkmale standen danach nicht nur im Zentrum der Erhaltungsbemühungen, sie gaben im Geist des Historismus von nun an auch die Gestaltungsprämissen für die weitere Entwicklung des Stadtbildes vor. Wegen des „[...] allgemeinen Charakters der hauptsächlichlichen Stadtgebäude“ wäre „[...] die Wahl des mittelalterlichen Baustyls [...] ruhig gerechtfertigt“, argumentierte auch

19 Keine Lebensdaten vorhanden.

20 *StAG*, Regierung Erfurt, Nr. 6431, Fol. 25 f. Zum Inventarisierungsgesuch vgl. ebda. Fol. 6.

21 Unter ihnen waren der Dom, für den bereits verschiedene Bauabschnitte im „8., 12. und 15. Jahrhundert“ vermerkt wurden. Danach die Severi-, Wigberti-, Barfüßer- und Predigerkirche. Die Reste des Predigerklosters, das Augustinerkloster mit dem Waisenhaus, das alte Rathaus und unter seiner Funktion als „Arbeitshaus“ das Collegium Maius der alten Universität. Den Abschluss machten die Ehrensäule des Kurfürsten von Erthal auf dem Friedrich-Wilhelm-Platz (Domplatz) und das kurz zuvor instandgesetzte Sibyllen-Thürmchen am Fuße der Cyriaksburg; vgl. ebda.

der Architekt des Königs, Friedrich August Stüler, im Rahmen der Planung zu einem neugotischen Rathaus.²² Die mittelalterlichen Sakralbauten bildeten von nun an die wichtigsten Knotenpunkte eines sinnstiftenden Netzwerkes innerhalb der Altstadt und waren die Grundlage der Darstellung historischer Bedeutungszusammenhänge im Stadtbild. Zu deren architektonischen Vergegenwärtigung wurde dann, stilistisch den Erinnerungszeichen entsprechend, meist die Neugotik herangezogen. Auf diese Weise gestalteten die städtischen Eliten und die preussische Obrigkeit gemeinsam die zentralen Orte des öffentlichen Lebens gemäß den stilistischen Vorbildern aus der lokalen Baugeschichte im Kontext der allgemeinen Neugotikbewegung.

3. Gestaltungsräume innerhalb der Altstadt

Als gestaltgebende Faktoren wurden die Erinnerungszeichen und die durch sie transportierten kulturhistorischen Ideenkomplexe – ihre „Prestigefaktoren“ – immer dort besonders in den Mittelpunkt der Blickbeziehungen gesetzt, wo sie an verkehrsreiche öffentliche Räume angrenzten. Dieses Hervorheben einzelner, besonders im Stadtbild präsender Monumente ist mit dem Ideal der „gegliederten Idylle“ treffend charakterisiert worden und stellte im 19. Jahrhundert eine gängige städtebauliche Praxis dar, durch die bis heute auch die Erfurter Altstadt geprägt wird.²³

Erst durch die verstärkt einsetzende Fluchtlinienplanung Mitte der 1870er Jahre wurde dieser auf einzelne Bauten gerichtete Blickwinkel durch eine stärkere Gesamtbetrachtung der Altstadt abgelöst. Doch auch als mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach 1871 Neubauten den Großteil der Bauaktivitäten in der Altstadt ausmachten, wurde die harmonisierende Gestaltung des Stadtraumes durch eine „angemessene Ausstattung der äußeren Ansichten“ unvermindert fortgesetzt.²⁴ Aus den Plätzen im Umfeld der wichtigsten Erfurter Erinnerungszeichen wurden auf diese Weise bis zum Ende des 19. Jahrhunderts historisch begründete „Gestaltungsräume“ innerhalb der Altstadt.

Besonders die prominente Silhouette von Dom und Severikirche dient seitdem als Emblem der Stadt Erfurt nach Außen. Beide Kirchen waren in ihrem wiederhergestellten, respektive historistisch aufgewerteten Zustand seit der Jahrhundertmitte zugleich Orte der inneren Selbstvergewisserung der Stadt. Am Friedrich-Wilhelm-

22 *StAE*, 1–1/2e–17 Vol. IV, Fol. 101.

23 C. Meckseper/H. Siebenmorgen (Hrsg.), *Die alte Stadt: Denkmal oder Lebensraum? Die Sicht der mittelalterlichen Stadtarchitektur im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen 1985, S. 5.

24 *StAE*, 1–1/2e–17 Vol. I, Fol. 37.

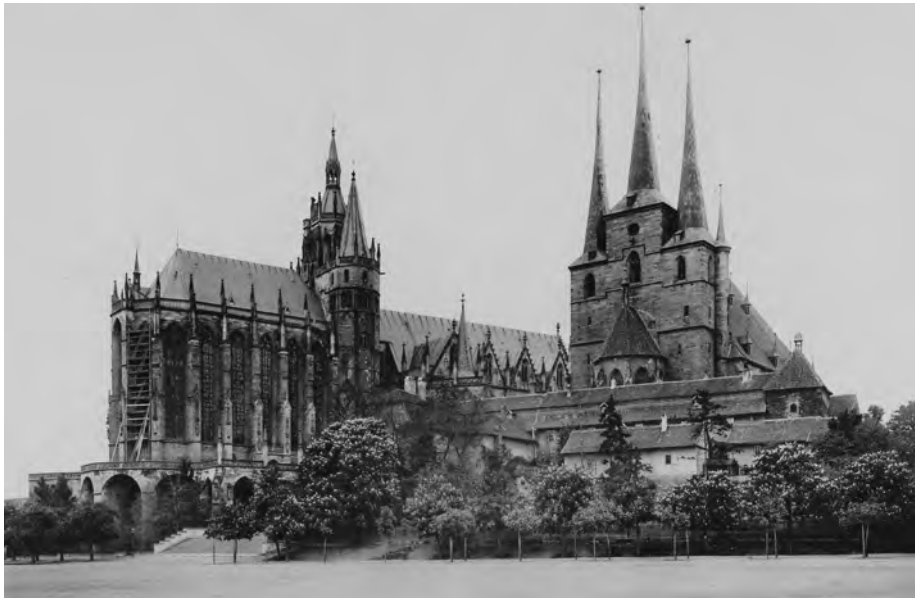


Abb. 3: Der Erfurter Dom und die Severikirche, Zustand 1901.

Quelle: C. Gurlitt, Deutsche Städtebilder, Bd. 1, Erfurt/Berlin 1901, Abb. 3.

Platz (Domplatz) lag das Hauptaugenmerk dann auch darauf, das seit 1814 vollständig freistehende Domensemble durch eine Neubebauung des Platzes in seiner Wirkung nicht zu schmälern (Abb. 3). Allein durch Bepflanzung und die Instandsetzung des barocken Obelisken auf der weitläufigen Platzfläche versuchte man den Vorplatz noch stärker auf die zentrale Baugruppe auszurichten. Der Dom hatte zuvor von 1839 bis 1870 eine vollkommen neue Dachlandschaft mit neugotischen Turmspitzen und Ziergiebeln erhalten. Das Erfurter Domensemble wurde deshalb nach seiner Fertigstellung auch in der internationalen Fachliteratur als herausragendes Beispiel einer „Christian Acropolis“ gepriesen.²⁵ Die nördlich angrenzende Parkanlage des Luisentals und das 1879 hier errichtete Landgerichtsgebäude waren deshalb in Lage und Gestaltung unmittelbar vom Domensemble abhängig. Die Ausstrahlung des Domes „als erste Zierde der Stadt“ war so stark, dass er sogar mit seiner Rückseite den vornehmlich militärisch-industriell geprägten Stadtraum um den Mainzer Hof ästhetisch und stadtplanerisch beeinflusste.²⁶ 1865 wurde hier

25 N.N., A Christian „Acropolis.“ Erfurt [!], Germany, in: *The Builder*, April 26, 1879, S. 454-459, hier 458.

26 W.J.A von Tettau, Erfurt in seiner Vergangenheit und Gegenwart. Historisch-topographischer Führer durch die Stadt, Erfurt 1868, S. 6.



Abb. 4: Der Fischmarkt in Erfurt mit Rathaus und Haus zum Breiten Herd.

Aquarell eines unbekanntes Künstlers; Quelle: *Stadtarchiv Erfurt*.

eine Mauer um die Erfurter Gewehrfabrik geschlossen, die durch das preußische Militär betrieben wurde. Zwei Maßwerkfenster und eine Inschriftentafel der ehemaligen Kapelle des gotischen Mainzer Hofes wurden dabei erhalten und in Sichtweite des Domes in die Fabrikmauer integriert. Die Gestaltung der Ziegelmauer wurde anschließend an die der gotischen Kapellenwand angepasst, sodass eine neugotisch/gotische Szenerie am Fuße der gleichzeitig massiv neugotisch aufgewerteten Westseite des Doms entstand.²⁷

An anderen wichtigen Plätzen der Altstadt wurde mit Blick auf die dortigen Baudenkmale ebenfalls stets auf die historische Blütezeit im späten Mittelalter hingewiesen. Am Fischmarkt und mehr noch am Anger kam dabei die Schaffenskraft des Stadtbürgertums zur Geltung. Durch öffentliche Großprojekte wie den Neubau des Rathauses (1869-1875) oder des Reichspostgebäudes (1882-1885) wurden beide Plätze als Zentren des selbstbestimmten Stadtbürgertums und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bestätigt. In Verknüpfung mit „restaurierten“ Baudenk-

²⁷ *StAE*, 7-195-10-10, Fol. 1.



Abb. 5: Erfurter Anger mit Reichspostgebäude zwischen Lorenzkirche und Kaufmannskirche.
Nach einer Zeichnung von G. Theuerkauf; Quelle: *Angermuseum Erfurt*.

malen wie der gotischen Kaufmannskirche am Anger und stilistischen Anklängen in der Gestaltung der Neubauten, wurde auch hier die überzeitliche Verbindung mit den Leistungen der als vorbildhaft identifizierten Epoche maßgeblich vorgeführt.

Besonders deutlich wurde dabei am Fischmarkt vorgegangen. Hier wurden alle Platzränder in ihrer Gestaltung auf das neugotische Rathaus ausgerichtet. Die Platzmitte bezog man zugleich durch die Versetzung der historischen Römerstatue von 1591 und eines Kandelabers axial auf das neue Rathaus. In seiner Farbgestaltung wurde die umgebende Platzrandbebauung danach bis zur Jahrhundertwende in Creme- und Weißtönen vereinheitlicht (Abb. 4). Die Monochromie des Platzbildes war hier ein bewusster Gestaltungsakt, der in der Ästhetik des Klassizismus verwurzelt war. Am bürgerschaftlichen Forum Fischmarkt sollte die klassische Harmonie würdevolles Alter repräsentieren sowie Bürgerstolz und stadtväterliche Autorität miteinander verbinden. Wie am Friedrich-Wilhelm-Platz respektive dem Mainzerhofplatz wurde auch hier die für den bedeutenden Denkmalbestand repräsentative Gotik in Form der neugotischen Gestaltung des Rathauses zur Betonung der Hauptansicht eingesetzt. In der Hierarchie der Baustile stand diese in Erfurt eindeutig über der Sphäre der umgebenden Renaissancebauten, die dann auch

farblich gegenüber dem Rathaus zurückzutreten hatten. Auf diese Weise wurde der Fischmarkt während des 19. Jahrhunderts als historisches politisches Zentrum beglaubigt und die „gute Stube“ der bürgerlich verwalteten Stadt.²⁸

In ähnlicher Weise wurde die gotische Kaufmannskirche am nördlichen Anger freigestellt und erhielt mit dem Lutherdenkmal in der Achse ihrer Türme einen bestimmenden Mittelpunkt. Stilistisch orientierte sich auch das 1882 bis 1885 erbaute Reichspostgebäude des Architekten Julius Carl Raschdorff (1823-1914) an der Gotik der Erfurter Kirchenlandschaft, im speziellen der benachbarten Kaufmannskirche mit ihren markanten südlichen Turmgiebeln (Abb. 5). Die Repräsentation des jeweils lokalen Stadtbildes in der Stilwahl von Neubauten war zuvor für die Errichtung von Postämtern im gesamten Deutschen Reich explizit gefordert worden. Der populäre Fürsprecher der Neugotikbewegung in Deutschland, August Reichensperger (1808-1895), setzte sich ab 1871 in Berlin verstärkt dafür ein, dass in Städten wie Erfurt neugotische Postämter entstehen müssten, die dem Charakter der umgebenden Baulandschaft entsprächen.²⁹ In der Folge wies der mit Reichensperger korrespondierende Generalpostdirektor des Deutschen Reiches, Dr. Heinrich von Stephan (1831-1897), mehrfach darauf hin, dass es bei der Stilwahl unbedingt auf den architektonischen Kontext in den jeweiligen Städten ankomme: „Da bauen wir also in den Städten, die einen überwiegend gotischen Charakter haben, gotische Gebäude.“³⁰

Mit der Erweiterung des Reichspostgebäudes von 1902 bis 1906 wurde die Inszenierung der mit dem Erfurter Anger verbundenen Traditionen erneut aufgegriffen. Dem Zeitgeschmack entsprechend erhielt der nördliche Anbau nun eine Fassade in Formen der Neurenaissance, die zugleich den historischen Charakter des Platzes wieder aufzugreifen versuchte.³¹ Die Fassadengestaltung erinnerte an die Architektur großer frühneuzeitlicher Bürgerhäuser, besonders die des ehemaligen „Stotternheimschen Palais“. Das 1612 errichtete und bereits 1660 abgebrannte Gebäude des Waidhändlers Hiob von Stotternheim dominierte einst den nördli-

28 Die Bezeichnung als „gute Stube“ geht auf einen Ausspruch Thomas Topfstedts zurück, der in einem Gespräch den Fischmarkt des 19. Jahrhunderts so überaus treffend bezeichnet hat.

29 „On April 29, 1871, invited to a soiree at Bismarcks Berlin palace, Reichensperger buttonholed Heinrich von Stephan, the German postmaster and tried to make him promise that the new post offices of the Reich would be built in an „architectural appropriate“ style. [...] And in fact, a number of important Gothic post offices were commenced in the following years in Brunswick, Münster, Erfurt and other cities.“ Vgl. *M. J. Lewis*, *The politics of the German Gothic revival*. August Reichensperger, Cambridge, Mass. 1993, S. 252.

30 Ebda. S. 255.

31 *Stadtverwaltung Erfurt, Bauamt, Untere Denkmalschutzbehörde, Stehordnerarchiv (UDenkStA)*, 28, Hauptpostamt, S. 4 f. Vgl. *K. Milde*, *Neorenaissance in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts*. Grundlagen, Wesen u. Gültigkeit, Dresden 1981, S. 222, 259 f.

chen Anger und repräsentierte die wirtschaftliche Potenz des Handelsbürgertums am Beginn der Neuzeit in Erfurt wie kein zweiter Bau.³² Das Erfurter Reichspostgebäude, dessen Erscheinungsbild den Anger bis heute prägt, bezog damit gleich doppelt und als zweiter großer Neubau des 19. Jahrhunderts neben dem neuen Rathaus die Begründung seiner stilistischen Gestaltung aus der umgebenden historischen Baulandschaft der Altstadt.

Wie sich zeigt, wurde in der zweiten Jahrhunderthälfte und verstärkt nach 1871 vor allem auch die stilistische Kontrastierung im Stadtraum ein beliebtes Mittel der Platzgestaltung.³³ Am Fischmarkt und in geringerem Maße auch am Friedrich-Wilhelm-Platz sowie am Anger wurde die an der Hauptansicht vertretene Gotik respektive Neugotik großen Neurenaissancebauten gegenübergestellt. Historische Renaissancebauten wurden als Ortsspezifika erst während der 1870er Jahre ebenso beglaubigt wie gotische Bauwerke und ergänzten diese im Anschluss als Repräsentanten der vom Bürgertum getragenen Erfurter Blütezeit in idealer Weise. Grundlage waren hier die in der „Nachweisung der Baudenkmäler“ 1840 erfassten profanen Baudenkmale des 16. Jahrhunderts zu denen 1877, in einem nun deutlich erweiterten Inventar, zahlreiche weitere bedeutende Renaissancebauten traten.³⁴ In ihrem Denkmalwert beglaubigt, wurden sie nun ebenfalls gern als Vorbilder für neue Fassadenentwürfe herangezogen.

Diese harmonisierende Anreicherung des historischen Stadtbildes verwandelte die Erfurter Altstadt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts und schuf einen großen Teil ihrer bis heute sichtbaren Erscheinung. Die angestrebte architektonische Harmonie machte die „zivilisatorische Besonderheit“ Erfurts für jedermann lesbar, indem sie die reiche Stadtgeschichte auf einige klar definierte Bilder reduzierte.³⁵ Das Stadtbild diente in einer Epoche rapiden gesellschaftlichen Wandels dazu, Transformationsprozesse zu verarbeiten und sie als moderne städtische „Selbstbilder“ im

32 T. Nitz, *Stadt – Bau – Geschichte. Stadtentwicklung und Wohnbau in Erfurt vom 12. bis zum 19. Jahrhundert*, Berlin 2005 (Erfurter Studien zur Kunst- und Baugeschichte 2), S. 110 f.

33 R. Hamann/J. Hermand, *Deutsche Kunst und Kultur von der Gründerzeit bis zum Expressionismus*, Bd. 1, Berlin 1965, S. 96 f.

34 Mit insgesamt 57 Objekten enthielt dieses Inventar nun erstmals auch alle auffindbaren bauschichtlichen Daten zu den verzeichneten Bauten und stellte somit einen wichtigen Schritt zur Verwissenschaftlichung der Inventarisierung in der Stadt dar. Die Anregung kam 1877 direkt vom „Provinzialausschuss für die Beschreibung der Bau- und Kunstdenkmäler“, der im März aus Quedlinburg vorgefertigte Formulare übersandte. Sie wurden anschließend durch eine städtische Expertenkommission ausgefüllt, welcher der Maler, Kunstpädagoge und Chronist Heinrich Kruspe vorstand; *StAG*, Regierung Erfurt, Nr. 12384, Fol. 241 f. Das Verzeichnis unter *StAE*, 1-2/350-4962, Fol. 220-222, S. 1-77, vgl. ebda. Bl. 217.

35 J. Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, 3. Aufl., München 2009, S. 356.

öffentlichen Raum historisch zu verankern.³⁶ Die so entstehenden Gestaltungsräume brachten in Verbindung mit den Erinnerungszeichen selbstbewusst die eigene Determiniertheit mit der großen Vergangenheit zum Ausdruck. Gleichzeitig trugen sie dazu bei, die Stadt als Domäne des neuen preußischen Landesherren in einem nationalen Kontext zu definieren und zu markieren. Bis heute bestimmen diese Gestaltungsräume das Stadtbild der Erfurter Altstadt und zeichnen sie als ideales Herz der modernen Großstadt aus.

4. Die moderne Altstadt

Infolge der Notwendigkeit, die öffentliche Struktur der Altstadt den modernen Bedürfnissen anzupassen, entstand während des späteren 19. Jahrhunderts eine allgemeine Stadtplanungspraxis, durch die die harmonisch überformten Gestaltungsräume strukturell und ästhetisch in den sich modernisierenden Stadtorganismus eingebunden werden sollten. Entgegen dem Übergewicht an entwerfender Stadtplanung in den neuen Vorstädten ab 1873 wurde in der Altstadt, wie bereits angeklingen ist, versucht, weitestgehend nur regulierend in den Bestand einzugreifen. Dass die historische Stadtstruktur danach in weiten Teilen über das 19. Jahrhundert hinweg erhalten blieb, war zunächst kein bewusster Entschluss, sondern vor allem eine indirekte Folge der schlechten finanziellen Situation der Stadtverwaltung während des 19. Jahrhunderts.³⁷ Erst im Rahmen der allgemeinen Fluchtlinienplanung ab 1875 wurde besonders für die zentralen Bereiche Erfurts nur die Regulierung der Baufluchten auf einer Straßenseite soweit möglich gefordert, um den Eingriff in das Stadtbild so gering wie möglich zu halten: „Es wird ferner der besonderen Rechtfertigung nicht bedürfen, daß in dem vorliegenden Plan auf die Herstellung paralleler Straßengrenzen nicht gleiche Rücksicht gelegt worden ist, wie bei den in früheren Jahren auf Vorschlag der Bau-Commission festgestellten Fluchtlinienplänen und daß endlich, völlig abweichend von diesen Plänen, jedoch in Übereinstimmung mit dem Beschluß der Fluchtlinien-Commission vom 13. Januar 1879, die Erweiterung der Straßen soviel [!] möglich nur auf einer Straßenseite gesucht worden ist.“³⁸

36 Vgl. M. Escherich, „Das neue Erfurt ist eine alte Stadt.‘ Vom Wandel der Sicht auf die Erfurter Altstadt am Beispiel des Angers“, in: M. Escherich/Ch. Misch/R. Müller (Hrsg.), Entstehung und Wandel mittelalterlicher Städte in Thüringen, Berlin 2007 (Erfurter Studien zur Kunst- und Baugeschichte 3), S. 291–301.

37 W. Horn, Erfurts Stadtverfassung und Stadtwirtschaft in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart. Ein Beispiel zur Verfassungsgeschichte und Sozialpolitik der deutschen Städte, Jena 1904 (Sammlungen nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle a. d. S. 45), S. 178 ff.

38 Erläuterungsbericht zum Fluchtlinienplan der Polizei-Verwaltung und des Oberbürgermeisters Richard Breslau vom 25. Februar 1880, vgl. *StAE*, 1-2/611-18148, Fol. 168.

Das prominenteste Beispiel eines so ausgestalteten Straßenbildes ist bis heute die vom Bahnhof mit der Bahnhofstraße über den geschäftigen Anger, die Schlösserstraße, den Fischmarkt und die Marktstraße zum Friedrich-Wilhelm-Platz führende zentrale Straßenverbindung. Da sich an dieser Verbindung die wichtigsten städtischen Gestaltungsräume aufreihen, kommt ihr seit dem 19. Jahrhundert eine erzählende Bildfunktion im Stadtraum der Erfurter Altstadt zu. Die wichtigsten Narrative der Stadtgeschichte erhielten hier besonders große Öffentlichkeit und wurden anhand der angrenzenden Platzbilder baukünstlerisch vergegenwärtigt. Für die Altstadt entstand mit dieser tief in das Herz des Stadtkerns vorstoßenden „Achse“ eine mit historischen Verweisen geschmückte Prachtstraße in Form einer „via triumphalis der Stadtgeschichte“, die für das Selbstverständnis der Erfurter Bevölkerung identitätsstiftende Bedeutungsgehalte abbildete und didaktisch im Stadtbild auch anhand ihrer nur teilweise regulierten Fluchtlinie verankerte. Die heutige Funktionalität der Altstadt bei gleichzeitiger Betonung ihres mittelalterlichen Charakters ist, wie das Beispiel zeigt, in Kernbereichen ein schöpferisches Werk des 19. Jahrhunderts.

Die Prägung der Altstadt als historisch determinierter Ausdruck des städtischen „Wesens“ und Ausgangspunkt der kollektiven Repräsentation im architektonischen Kontext entstand auf diese Weise während des 19. Jahrhunderts auf der Basis der vormodernen Stadt und definierte sie als semantisches Zentrum der modernen Erinnerungskultur. Gemäß dem im 19. Jahrhundert populären empathischen Bedürfnis, ein Einfühlen in die Tiefe der Stadtgeschichte zu ermöglichen und diese mit aktuellen Inhalten zu verknüpfen, wurde der öffentliche Raum entlang der architektonischen Erinnerungszeichen zum identitätsstiftenden, modernen Erinnerungsraum ausgestaltet und gemäß den Idealen der Zeit immer stärker als sinnlich vollkommene Gesamterscheinung „Altstadt“ präsentiert.³⁹

Je nach Vorgabe der vorhandenen historischen Situation und ihrer Ausdeutbarkeit für die Gegenwart spielte für die bis heute nachwirkende Gestaltung der Altstadt der Historismus des 19. Jahrhunderts eine fundamentale Rolle. Seiner Entwurfspraxis ist es zu verdanken, dass die literarische Tradition der Geschichtsschreibung mit der baukünstlerischen in Beziehung gesetzt wurde und danach im modernisierten Stadtbild eine erzählende Funktion einnehmen durfte. Die stolze Geschichte der Stadt wurde bewusst und für jedermann lesbar im Stadtbild interpretiert. Die so lancierte städtische sowie nationale Identität, wie sie für das Denken des 19. Jahrhunderts obligatorisch war, galt gleichzeitig auch der Sicherung des poli-

39 Vgl. dazu die für Dresden vorliegende Studie von G. Christmann, *Dresdens Glanz, Stolz der Dresdner. Lokale Kommunikation, Stadtkultur und städtische Identität*, Wiesbaden 2004, S. 337-345.

tischen status quo und trug deutlich konservative Züge.⁴⁰ Das Resultat war eine am mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Baubestand orientierte historistische Szenerie, die bis heute im Bild der Altstadt fortlebt. Die daraus resultierende Variabilität der Ansichten macht seit dem 19. Jahrhundert den sinnlichen Reiz der Erfurter Altstadt an vielen ihrer Gestaltungsräume aus. Sie ist darin nach wie vor historisch begründet, wurde aber während des 19. Jahrhunderts in einer Einheitlichkeit und mit wissenschaftlicher Logik geordnet und durchgestaltet, die das vormoderne Stadtbild nie aufwies.

Durch diesen sinnstiftenden „Weiterbau des Mittelalters“ entstanden die Grundzüge eines überaus wirksamen ästhetischen Gefüges, auf dem die heutige „mittelalterliche Altstadt“ mit ihren formal stark idealisierten mittelalterlichen Platzanlagen und Blickbeziehungen noch immer aufbaut. Das bedeutete die Tradierung nicht nur einer inhaltlich bedeutenden Epoche, sondern schuf Schnittmengen zu allen spezifisch orts- und zeitrelevanten Episoden der Geschichte und hob diese als Nachweise der eigenen „Selbstbilder“ in ihrer Überzeitlichkeit hervor. Auf diese Weise wurde eine architektonische Wahrhaftigkeit im Sinne des 19. Jahrhunderts erschaffen, die für jeden Gestaltungsraum eine klare historisch begründete Aussage sicherstellte.

Zugleich half dieser Musealisierungprozess, das Bild von der „Stadt des Mittelalters“ entlang repräsentativer Gestaltungsräume in der öffentlichen Wahrnehmung zu verfestigen. Am Ende des 19. Jahrhunderts war von ihnen ausgehend die Altstadt als Zone des öffentlichen Erinnerns geschaffen worden. Sie darf deshalb nicht allein als strukturell und architektonisch durch das Mittelalter definierter Stadtraum begriffen werden. Sie ist vielmehr ein durch Erhaltung, bewussten Eingriff und bewussten Nicht-Eingriff am Mittelalterbild des Historismus geformter und gestalteter moderner Stadtraum, der in einzelne, historisch begründete Gestaltungsräume zerfällt. Dies macht evident, dass auch diese bisher teils nicht wahrgenommen, teils aber auch als romantisch oder eklektisch verklärten Elemente der Altstadt ihrem heutigen historischen Charakter subsummiert werden müssen. Die noch immer positive Würdigung dieser „modernen Altstadt“ spricht für sich. Sie bildet einen funktionalen Stadtraum mit oft kaum spürbaren Anpassungen an ein ästhetisches Ideal, das für unsere Sehgewohnheiten wirksame Sinnzusammenhänge transportiert und die Altstadt als historisch begründeten Kern der Stadt seit dem 19. Jahrhundert definiert.

40 „Aus dem Nutzgebäude soll ein Museum, ein Heiligtum der Nation werden.“ Vgl. W. Hofmann, *Das Irdische Paradies. Kunst im neunzehnten Jahrhundert*, München 1960, S. 164.

Die Peter-Poelzig-Siedlung

Wohnungsbau der Nachkriegsmoderne im nördlichen Hansaviertel

„Das Hansaviertel ist als städtebauliches und architektonisches Werk der 50er Jahre unseres Jahrhunderts weltbekannt“.¹ Gemeint ist das Gebiet der Internationalen Bauausstellung Berlin 1957 (Interbau) im südlichen Teil des Ortsteils Hansaviertel zwischen Tiergarten und Stadtbahnviadukt. In der öffentlichen Wahrnehmung wird das Hansaviertel gemeinhin mit dem Gebiet der Interbau gleichgesetzt. Dabei setzt sich der Ortsteil nördlich und westlich des Stadtbahnviadukts bis zur Spree fort (Abb. 1).

Zeitgleich zu den Bauaktivitäten der Interbau ist in diesem Bereich im nördlichen Hansaviertel eine Siedlung entstanden, die im Schatten ihres namhaften Nachbarn bis heute nur wenig Beachtung findet. Zwischen 1958 und 1963 ließ die Wohnungsbaugesellschaft ‚Neue Heimat‘ dort nach Entwürfen des Architekten Peter Poelzig sowie der Landschaftsarchitektin Herta Hammerbacher eine Wohnsiedlung im Stil der Nachkriegsmoderne errichten, die die seinerzeit bestimmende Leitidee der aufgelockerten Stadtlandschaft konsequent umsetzt. Als gehobener sozialer Wohnungsbau dokumentiert die Anlage zudem eindrucksvoll die Gratwanderung zwischen dem Drang nach Verwirklichung des Baukunstideals und den wohnungspolitischen Zielsetzungen West-Berlins der Nachkriegszeit. Die Frage nach der Bewertung der Siedlung unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten wurde bisher noch nie wissenschaftlich erörtert oder aufgearbeitet. Der vorliegende Artikel ist auf Grundlage einer Masterarbeit an der TU Berlin entstanden und als eine erste Annäherung an das Thema zu verstehen.²

1 G. Dolf-Bonekämper/F. Schmidt, Das Hansaviertel. Internationale Nachkriegsmoderne in Berlin, Berlin 1999, S. 8.

2 Aufgrund der Unzugänglichkeit des Bauaktenarchivs des zuständigen Bezirksamtes Berlin Mitte erlaubt die Quellenlage kaum konkrete Aussagen zur Bauchronologie sowie Entwicklung bzw. baulichen Veränderung der Poelzig-Siedlung seit ihrer Fertigstellung. Die Beschreibungen beruhen allein auf Einschätzung der Autorinnen sowie auf einzelnen Informationen aus Akten des Stadtplanungsarchivs des Bezirks Mitte von Berlin und von Bewohnerinnen und Bewohnern der Siedlung selbst.

1. Wiederaufbau und sozialer Wohnungsbau in West-Berlin

In der unmittelbaren Nachkriegszeit war der Wohnraumangel in der Hauptstadt eklatant. Um einer sozial ungerechten Verteilung dieses extrem knappen Guts vorzubeugen, sah sich der Staat in der Pflicht, die Wohnungsmarktentwicklung durch massive Intervention auf der Angebotsseite zu regulieren. Durch die Bereitstellung öffentlicher Fördermittel sollte der Wohnungsbau angeregt und gleichzeitig die sozial verträgliche Unterbringung der Bevölkerung sichergestellt werden.³ Die Voraussetzungen für den ab 1950 zunehmenden planmäßigen Wiederaufbau der Stadt schuf das Erste Wohnungsbaugesetz, das ab 1952 Anwendung in West-Berlin fand. Es verpflichtete Bund, Länder und Gemeinden, den Wohnungsbau als vordringliche Aufgabe zu fördern und dabei insbesondere den Bau von Wohnungen, die in Größe, Ausstattung und Miete für die breiten Schichten der Bevölkerung bestimmt und geeignet sind, zu bevorzugen. Der Begriff des ‚sozialen Wohnungsbaus‘ entstand.⁴ Zur Durchführung des Ersten Wohnungsbaugesetzes erließ der Senat sogenannte Ausführungsbestimmungen. Diese Richtlinien, die gewisse Mindestansprüche an den geförderten Wohnungsbau stellten, knüpften dabei an die wohnungsreformerischen Bestrebungen der 1920er Jahre an mit dem Ziel, das Niveau des Berliner Wohnungsbaus sowohl in technischer als auch in gestalterischer Hinsicht zu heben. Wesentliche Forderung bei der Vergabe von öffentlichen Fördermitteln für Wohnungsbauvorhaben war, dass diese „eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleisten und in Erschließung und Auflockerung den Zielsetzungen neuzeitlichen Städtebaus entsprechen“.⁵ Der Wiederaufbau war dabei dem Neubau gegenüber zu bevorzugen. Darüber hinaus wurde eine Ausstattung der Außenanlagen mit Kinderspielflächen und Pkw-Stellplätzen sowie eine wohntechnisch zweckmäßige Grundrissanordnung als Voraussetzung für eine Förderung verlangt. Angesichts der vorherrschenden Kapitalknappheit orientierten sich Größe und Ausstattung der Wohnungen zunächst an den minimal vertretbaren Grenzwerten. Die Wohnungsstandards verbesserten sich mit Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse jedoch rasch, sodass ab 1956 bereits von einem gehobenen sozialen Wohnungsbau gesprochen werden konnte.

3 L. Kühne-Bühning/W. Plumpe/J.-O. Hesse, Zwischen Angebot und Nachfrage, zwischen Regulierung und Konjunktur. Die Entwicklung der Wohnungsmärkte in der Bundesrepublik 1949-1989/1990-1998, in: I. Flügge (Hrsg.), Geschichte des Wohnens. 1945 bis heute: Aufbau. Neubau. Umbau, Bd. 5., Stuttgart 1999, S. 156 f.

4 A. Dörre, Entwicklung und Ergebnisse des sozialen Wohnungsbaues, in: *Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin* (Hrsg.), Berlin und seine Bauten, Teil IV: Wohnungsbau, Bd. A., Berlin u. a. 1970, S. 29.

5 Ebda., S. 30.



Abb. 1: Lageplan der Poelzig-Siedlung und der Interbau.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap.

Der Wohnungsneubau, der zu Beginn der 1950er Jahre noch kein nennenswertes Ausmaß umfasste, konnte durch die Förderung aus Bundesmitteln nach dem Wohnungsbaugesetz zügig gesteigert werden. Im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus entstanden in West-Berlin verschiedene Wiederaufbauprojekte. Aufgrund der komplizierten Rechts- und Eigentumsverhältnisse im Innenstadtbereich beschränkte sich die Neubautätigkeit vorerst auf das Schließen einzelner Baulücken im Blockrand der noch weitestgehend erhaltenen Mietskasernengebiete der inneren Stadt.

Die erste umfassende Aufbau- und Neuordnungsmaßnahme eines ganzen zerstörten innerstädtischen Stadtteils war der Neuaufbau des Hansaviertels im Bezirk Tiergarten seit 1955. Das Hansaviertel entstand dabei als demonstrative Antwort West-Berlins auf das bis dahin größte Aufbauprogramm der Stadt – die Stalinallee im Ostteil Berlins. Auf dem Gebiet eines kriegszerstörten Gründerzeitviertels errichtet, sollte es als „moderne Alternative zur verhassten [...] Stadt des 19. Jahrhunderts, als ‚freiheitliche‘ Alternative zur Stalinallee, der ‚ersten sozialistischen Straße‘

in Ost-Berlin, als Modell für die ‚Stadt von morgen‘⁶ und damit als Demonstrativbauvorhaben für die gesamte weitere Entwicklung der Stadt gelten.

Die Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg hatten zu einer nahezu vollständigen Zerstörung des alten Hansaviertels geführt. 1953 schrieb der Berliner Senat daraufhin einen Wettbewerb für den Bau eines neuen Wohnviertels aus, dessen Zielsetzung die Forderung nach einem städtebaulichen Neubeginn und einer Abkehr von der Stadt des 19. Jahrhunderts in ihrer kleinteiligen Parzellenstruktur⁷ sowie der Umsetzung des Leitbildes der gegliederten und aufgelockerten Stadt war. Während der Siegerentwurf das gesamte Hansaviertel südlich sowie nördlich des Stadtbahnviadukts berücksichtigte, wurde das tatsächliche Plangebiet aus Gründen der praktischen Durchführbarkeit angesichts des bestehenden Erfolgsdrucks auf den Teil des Hansaviertels südlich der Stadtbahn beschränkt.⁸ Der Aufbau des Hansaviertels wurde schließlich zum Gegenstand der Internationalen Bauausstellung 1957 (Interbau), im Rahmen derer namhafte Architekten aus dem In- und Ausland zwischen 1955 und 1962 eine Siedlungskomposition aus Gebäudekörpern und Freiräumen nach den städtebaulichen Leitbildern der 1950er Jahre sowie des modernen Wohnungsbaus schufen. Nahezu alle Wohngebäude wurden dabei nach den Vorgaben und mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus und weiterer Zuschüsse realisiert und gefördert, allerdings lag das Mietniveau deutlich über dem gewohnten Niveau für Sozialwohnungen. Das Hansaviertel der Interbau gilt damit als „wirksame Propagandaschau für die moderne, genormte Sozialwohnung [und] Bilderbuch moderner Architektur“,⁹ jedoch kaum als Wohnungsbau für die breiten Schichten des Volkes und ist damit untypisch für das Bauen der späten 1950er Jahre in West-Berlin.

2. Planungs- und Baugeschichte der Poelzig-Siedlung

Die Planungs- und Baugeschichte der Poelzig-Siedlung beginnt wie die der Interbau mit den verheerenden Zerstörungen des Hansaviertels im Zweiten Weltkrieg. In der Nacht vom 22. auf den 23. November 1943 wurde die Gründerzeitbebauung des Hansaviertels durch alliierte Luftangriffe nahezu vollständig zerstört. Insgesamt 75 bis 80 Prozent der Bebauung wurden Opfer der Spreng- und Brandbomben

6 H. Bodenschatz, *Platz frei für das Neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung in der „größten Mietskasernenstadt der Welt“ seit 1871*, Berlin 1987, S. 164.

7 *Bezirksamt Tiergarten von Berlin* (Hrsg.), *Das Hansaviertel 1957-1993. Konzepte, Bedeutung, Probleme*, Berlin 1995, S. 35.

8 P. Güttler, *Das Reihenhäuser in der neuen Stadt*, in: *Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin* (Hrsg.), *Berlin und seine Bauten Teil IV: Reihenhäuser Bd. D.*, Berlin 2002, S. 191.

9 H. Bodenschatz (s. A 6), S. 169.

und hinterließen eine Trümmerlandschaft.¹⁰ Diese flächendeckende Zerstörung ermöglichte erst die gänzlich städtebauliche Neuordnung des Gebietes der Poelzig-Siedlung Jahre später.

In der Diskussion um den raschen Wiederaufbau West-Berlins nach Ende des Krieges spielte die gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft ‚Neue Heimat‘ mit Sitz in Hamburg eine bedeutende Rolle. Diese hatte ihre Wurzeln bereits Ende des 19. Jahrhunderts im gewerkschaftlichen Wohnungsbau und war bis 1933 ein wichtiger Akteur in der Wohnungspolitik.¹¹ Mit dem Krieg verlor das Unternehmen nahezu 50 Prozent seines Wohnungsbestandes.¹² In der unmittelbaren Nachkriegszeit beschränkte sich der Aktionsradius der Neuen Heimat daher vornehmlich auf die Region Hamburg. Mit der Ernennung Heinrich Pletts zum neuen Vorsitzenden wuchs das Unternehmen bis 1963 aufgrund seiner reformierten, privatwirtschaftlich orientierten Organisationsstruktur aber rasant zu einem der bedeutendsten Wohnungsbauunternehmen der Bundesrepublik heran. Mit einer beachtlichen Neubauleistung von jährlich 15.000 bis 20.000 Wohnungen gewann die Neue Heimat großen sozialpolitischen Einfluss und war damit für den Wiederaufbau in der Bundesrepublik von zentraler Bedeutung.¹³ Den Aufstieg der Neuen Heimat begünstigten sowohl die katastrophale Wohnungslage nach Kriegsende und die damit verbundene steigende Wohnraumnachfrage, als auch das vorhandene Wissen und die bestehenden organisatorischen Strukturen sowie ein nicht unwesentliches Vermögen des Unternehmens, das noch aus der Zeit der Weimarer Republik herrührte. Zudem profitierte die Neue Heimat von den Förderbedingungen des Wohnungsbaugesetzes, das die gemeinnützigen Wohnungsbauunternehmen als dominierenden Bauträger im öffentlich geförderten Wohnungsbau begriff.¹⁴

Nicht nur unter quantitativen Aspekten überzeugte die Neue Heimat: So formulierte das Unternehmen bereits früh das Bestreben, „die gewerkschaftseigenen Unternehmen zu „wohnungspolitischen Laboratorien“ zu entwickeln, um „durch qualitativ beispielhaften Wohnungsbau hervorzutreten“.¹⁵ Dazu knüpfte die Unternehmensgruppe an Ideen des Neuen Bauens aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg an und verstand sich nach 1945 gar als wichtigsten Träger solches wohnungsreform-

10 B. Janiszewski, *Das alte Hansa-Viertel in Berlin*, Berlin 2000, S. 124 f.

11 M. Fuhrich, *Wohnungsversorgung als sozialer Auftrag. Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen am Beispiel der Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat*, ISR der Technischen Universität Berlin, Berlin 1984, S. 23.

12 P. Krämper, *Neue Heimat. Unternehmenspolitik und Unternehmensentwicklung im gewerkschaftlichen Wohnungs- und Städtebau 1950-1982*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 200, Stuttgart 2008, S. 95 f.

13 Ebda., S. 12.

14 Ebda., S. 41 ff.

15 Ebda., S. 153.

rischen Gedankenguts.¹⁶ Infolge dessen folgte der gewerkschaftseigene Wohnungsbau der 1950er Jahre dem seinerzeit den Wiederaufbau dominierenden Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Dies hatte nicht nur ideologische Gründe: So wurde in diesem Kontext das Thema der bautechnischen Rationalisierung, das eine kostengünstige und dennoch qualitativ hochwertige Bauweise ermöglichte und bereits seit den 1920er Jahren den planerischen Diskurs bestimmte, wieder aufgegriffen. Begrifflichkeiten wie ‚Typisierung und Normierung der Wohnungsgrundrisse‘, die sich insbesondere beim Bau geschlossener Siedlungsanlagen als vorteilhaft und kostensenkend erwiesen, erhielten Einzug in die Grundsätze gewerkschaftlicher Wohnungspolitik.¹⁷ Die Neue Heimat stand somit in den 1950er Jahren vor allem aufgrund ihres innovativen und qualitativ hochwertigen Wohnungsbaus im Fokus.

Zu ebendieser Zeit hatte die Neue Heimat insgesamt fünf große Projekte mit insgesamt 1.400 Wohnungen in Berlin in Planung. Dazu gehörte auch das Gebiet des nördlichen Hansaviertels. Die Möglichkeit, in direkter Nähe der Interbau auf einem mit fünf Hektar vergleichbar großen innerstädtischen Gelände zu bauen, muss für die Wohnungsbaugesellschaft sehr reizvoll gewesen sein. Im September 1957 erscheint in der Bauwelt eine Ankündigung der Planungen im nördlichen Hansaviertel mit der Nennung Peter Poelzigs als verantwortlichem Architekten.¹⁸ Peter Poelzig (*1906 in Breslau; † 1981 in Duisburg) hatte sich als Sohn des berühmten Hans Poelzig bereits im Krankenhausbau und mit einzelnen Siedlungsbauten in der Nachkriegszeit verdient gemacht. Seine bisherigen Arbeiten standen ganz im Zeichen des Neuen Bauens und einer insgesamt zurückhaltend-rationalen Haltung in Städtebau und Architektur. Davon zeugen Projekte wie die Realisierung des Studentenwohnheims Siegmunds Hof in direkter Nähe zur Interbau kurz vor seiner Beauftragung durch die Neue Heimat. Seine Beauftragung 1957 für das nördliche Hansaviertel als Vertreter eines sachlichen und funktionalen Bauens zeugte bereits von großem Handlungsdrang und der Überzeugung der Neuen Heimat, eine ansprechende Wohnsiedlung in direkter Nähe zum Ausstellungsgelände der Interbau entwickeln zu wollen.

Zu jener Zeit war das Gebiet bereits enttrümmert, einzelne Altbauten standen jedoch noch und waren bei der Planung zu berücksichtigen. Um eine komplette Bodenneuordnung vornehmen zu können, kaufte die Neue Heimat die zerstörten Grundstücke in zum Teil langwierigen Verfahren auf. Nur drei Jahre nach dem Erfolg der Interbau sollte nun der in deren Rahmen nicht realisierte nördliche Teil des Hansaviertels bebaut werden. Die Vorgaben wichen allerdings deutlich von denen

16 P. Kramper (s. A 12), S. 153 f.

17 P. Kramper (s. A 12), S. 159.

18 H. Bahrndt et al., Kritische Materialien zur Interbau, in: Bauwelt 37 (1962), S. 1004.

der Bauausstellung ab. Im Gegensatz zur Interbau wurde das Projekt Hansaviertel-Nord auf Grundlage des geltenden Wohnungsbaugesetzes realisiert, d. h. nach den Maßgaben des sozialen Wohnungsbaus. Die Rahmenbedingungen waren daher eng gesteckt – vor allem in finanzieller Hinsicht. Insgesamt 18 Mio. DM waren für die Baukosten veranschlagt, die auch die Kosten für die Gründung mit abdecken sollten.¹⁹ Auch die Nähe zum Interbau-Gelände bereitete Poelzig mit Blick auf die Komposition der Siedlung Kopfzerbrechen: „Dann liegt das Hansa-Nord-Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem großen Kollegen, der Interbau, und auch das hat uns natürlich Sorgen gemacht. Wir mußten ja im Sozialen Wohnungsbau in wesentlich drangvollerer Enge wenigstens einige von den räumlich interessanten Spannungen spürbar machen, so, wie wir sie uns vorstellten“.²⁰ Zusätzlich sollte mit der Siedlung ein gehobener sozialer Wohnungsbau entstehen mit einer für die Zeit nahezu luxuriösen Ausstattung der Wohnungen wie einer vollelektrischen Einbauküche, gekacheltem Bad, Balkon sowie dem Anschluss an das Fernwärme- und Warmwassernetz.²¹

Im Laufe des Planungsprozesses war Poelzig gezwungen, sich von einigen seiner Ideen vollkommen zu lösen bzw. Umplanungen vorzunehmen. Dazu gehörte zum einen die Einbeziehung der nach dem Krieg stehengebliebenen Altbauten, von denen Poelzig zu Beginn des Planungsprozesses annahm, dass sie geräumt würden, zum anderen der weniger deutliche städtebauliche Anschluss an das Gebiet der Interbau. Die Schwierigkeiten im Planungsprozess machen die hinter der Planung stehende Idee Poelzigs deutlich: „Die städtebaulichen Absichten galten einer räumlichen Ordnung, die sich neben der benachbarten Interbau behaupten und sich auch mit dieser zu einem Ganzen verschmelzen kann.“²² Poelzigs Priorität lag darin, die Siedlung städtebaulich an die Interbau anzubinden, sowohl hinsichtlich der ‚räumlich interessanten Spannungen‘, die aufgegriffen werden sollten, als auch in Bezug auf die Wege- und Sichtverbindungen, die durch die Stadtbahnbögen stark eingeschränkt waren.

Um trotz unerwartet teurer Grundstückskosten die Realisierung sozialen Wohnungsbaus möglich und rentabel zu machen, wurde eine GFZ von 1,2 zugelassen, die im Gegensatz zum Interbau-Gelände (GFZ 0,9) eine deutlich höhere Bebauungsdichte bedeutete. Vor diesem Hintergrund war für Poelzig die Schaffung einer

19 N.N., Hansaviertel-Nord ohne Interbau-Charakter. Grundsteinlegung in der Lessingstraße – 18 Millionen-Projekt mit 800 Wohnungen, in: Der Tagesspiegel 12.09.1958, Ausgabe 3955, S. 5.

20 W.-D. Marsch et al., Demokratisches Wohnen? Ausschnitte aus Diskussionen und Vorträgen auf einer Tagung der Evangelischen Akademie Berlin vom November 1961, in: Bauwelt 1 (1962), S. 14.

21 N.N., Ein neuer Stadtteil... entsteht im Hansaviertel – 800 Wohnungen, in: Telegraf 12.09.1958, Ausgabe 212/13, S. 16.

22 P. Poelzig, Projekt nördliches Hansaviertel, in: Neue Heimat 10 (1957), S. 9.



Abb. 2: Blick von einem der Punkthochhäuser der Interbau auf die Poelzig-Siedlung.

Foto: L. Horst/H. Münzer.

aufgelockerten Stadtlandschaft von großer Bedeutung. Um die geforderte GFZ auf dem etwa fünf Hektar großen Grundstück nicht ausschließlich in Form von Hochhäusern zu realisieren, entschied sich Poelzig für eine „starke Konzentration der Baumassen“ in unterschiedlichen Gebäudetypen mit überdurchschnittlicher Tiefe.²³ So konnte zudem eine Höhenstaffelung der Gebäude im Gebiet erfolgen und eine aufgelockerte räumliche Anordnung entstehen (Abb. 2). Aufgrund der strengen Vorgaben des sozialen Wohnungsbaus insbesondere hinsichtlich des finanziellen Rahmens war Poelzig darüber hinaus zu Rationalisierungen im Bereich der Baukonstruktion gezwungen. Um die Baukosten möglichst gering zu halten, setzte er auf die Verwendung von Baufertigteilen in hoher Stückzahl und nahm eine Normierung der Grundrisse vor.²⁴

Wenngleich das Bauprojekt Hansaviertel-Nord auch in Anbetracht seiner Größe und der im Vergleich zu zeitgleich realisierten Projekten eher weniger spektakulären städtebaulichen Struktur nur wenig Beachtung in den fachlichen Diskur-

²³ Ebda., S. 3.

²⁴ Ebda., S. 9.

sen fand, wurde ihm in der Tagespresse durchaus eine Bedeutung beigemessen. So wurde das Gebiet mit den knapp 800 Wohneinheiten auch im Vergleich zur Interbau durchweg positiv bewertet.²⁵ Die feierliche Grundsteinlegung erfolgte am 12. September 1958, die Fertigstellung der Siedlung erst 1963 mit dem Bezug der Scheibenhochhäuser an der Lessingstraße.

3. Städtebauliche Struktur und Gestaltung der Siedlung

Die städtebauliche Struktur der Poelzig-Siedlung lehnt sich hinsichtlich Gebäudeformation und Grundraster unverkennbar an die des südlich der S-Bahntrasse liegenden Interbau-Gebietes an. Sie weist jedoch eine deutlich höhere Bebauungsdichte auf, die nicht zuletzt Ausdruck der wohnungspolitischen Rahmenbedingungen jener Zeit ist.

Poelzig gelang es, die geforderte Geschossflächenzahl auf nur knapp einem Fünftel der Gesamtfläche des Gebiets unterzubringen. Der Rest stand damit im Sinne der Idee der Stadtlandschaft für die Realisierung von Grünanlagen, Kinderspielflächen sowie Gehwegen zur Verfügung.²⁶ Die städtebauliche Figur besteht aus einer Komposition aus insgesamt 14 frei im Raum stehenden Gebäudekörpern, darunter Scheibenhochhäuser, Zeilen- und Punktbauten, mit klarer Geometrie und orthogonaler Grundordnung, die durch Reihung, Gruppierung und Staffelung eine Rhythmisierung erfahren. Die Ausrichtung der Bebauung trägt dabei den wohnungsreformerischen Bestrebungen jener Zeit nach mehr Besonnung und Licht Rechnung (Abb. 3). Angesichts der kompletten Neuordnung des Gebiets hebt sich die Siedlung strukturell deutlich von der umgebenden Altbebauung des nördlichen Hansaviertels ab, verhindert durch ihre aufgelockerte Struktur jedoch gleichzeitig ein räumliches Abgrenzen bzw. Abschotten gegenüber ihrem baulichen Umfeld. Die Siedlung ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt, ergänzt durch sechs Ladenlokale im Erdgeschoss der Scheibenhochhäuser, die seinerzeit das Gebiet selbst sowie die angrenzenden Siedlungsbereiche des nördlichen Hansaviertels versorgen sollten. Einzelne Gebäude der Siedlung verfügen über gemeinschaftlich nutzbare Waschküchen, die den Forderungen des sozialen Wohnungsbaus entstammen und sich auch bereits im Siedlungsbau der 1920er und 1930er Jahre finden. Die insgesamt knapp 800 Wohnungen der Poelzig-Siedlung weisen vornehmlich ein und drei Zimmer auf. Die Größe der Wohnungen richtete sich in der Regel je nach Zimmeranzahl nach den Vorgaben des geltenden Wohnungsbaugesetzes, übersteigt jedoch in vielen Fällen die im sozialen Wohnungsbau geforderte Min-

25 N.N. (s. A 21), S. 16.

26 Ebda., S. 16.



Abb. 3: Höhenstaffelung der Gebäude in der Stadtlandschaft.

Quelle: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-01-30, Nr. 7290, Foto: O. Hagemann.

destgröße. Die Siedlung gilt daher, wie von Poelzig beabsichtigt, als gehobener sozialer Wohnungsbau.

Die Vorgaben des sozialen Wohnungsbaus, die gleichzeitig den gewandelten Anspruch an die Wohn- und Lebensbedingungen jener Zeit zum Ausdruck bringen, finden sich auch in der Grundrissgestaltung wieder. Ähnlich der Gebäudeformen und -komposition ist dabei auch die Grundrissorganisation weniger innovativ, sondern vielmehr funktional und standardisiert. Um eine höchstmögliche Rationalisierung beim Bau zu erreichen, wurden die Grundrisse aller Gebäude auf einem verbindlichen Grundmaß aufgebaut und insgesamt sieben verschiedene Grundrisstypen mit jeweils wiederkehrenden Wohneinheiten entwickelt.²⁷ Alle Grundrisse weisen eine Diele und eine vom Wohnraum abgetrennte bzw. abzutrennende Küche mit Einbaumöbeln in Anlehnung an die sogenannte Frankfurter Küche auf, verfügen über mindestens einen großen, durchsonnten Wohnraum sowie fast immer über einen Balkon in Ost-, Süd- oder Westrichtung. Die Bemessung der Räume sowie die Anordnung von Fenstern und Türen innerhalb der Woh-

²⁷ P. Poelzig (s. A 22), S. 9.



Abb. 4: Typisierte, wiederkehrende Elemente in der Fassadengestaltung.

Scheibenhochhäuser entlang der Lessingstraße; Quelle: *Landesarchiv Berlin*, F Rep. 290-01-30, Nr. 7370, Foto: O. Hagemann.

nungen richtet sich vor allem nach der Möglichkeit einer sinnvollen und zweckmäßigen Möblierung. Die Organisation der Grundrisse zeugt damit von einem Wiederanknüpfen an den Funktionalismus der 1920er und 1930er Jahre. Die Qualitäten, die mit dieser rationalen, zweckorientierten Organisation der Gebäude und Wohnungsgrundrisse einhergehen, machen diese auch heute noch attraktiv.

Hinsichtlich ihrer Gestaltung sowie mit Blick auf die Konstruktion erscheinen die Gebäude der Poelzig-Siedlung als klare, geometrisch einfache Baukörper. Ihr Erscheinungsbild ist geprägt durch typisierte, wiederkehrende Elemente und ist damit Ausdruck der Rationalisierung im Bauen (Abb. 4). Die vielen unterschiedlichen Haustypen werden durch die Verwendung gleicher Fensterelemente, Balkon- und Fensterbrüstungen zu einer Einheit verbunden (Abb. 5).²⁸ Diese Einheit spiegelt sich auch in der gleichen dunkelgrauen Farbigkeit der Außenfassaden nach Baufertigstellung wider. Während die Scheibenhochhäuser im ursprünglichen Zustand mit bräunlichen Waschbetonplatten verkleidet sind, weisen die übrigen Gebäude im Originalzustand eine Fassade aus dunkelgrauem Rauputz auf.

²⁸ H.-J. Knöfel/R. Rave, *Bauen seit 1900. Ein Führer durch Berlin*, Berlin (West) 1963, Nr. 101.



Abb. 5: Einheitliche Gestaltungselemente und Orthogonalität der Fassaden.

Quelle: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-01-30, Nr. 7374, Foto: O. Hagemann.

Viele der verwendeten Gestaltungselemente, wie die insgesamt schlichte Fassadengestaltung, die strukturierenden Fenster- und Balkonelemente, die gekachelten Fassadenteilflächen sowie das Flachdach, kamen bereits in der klassischen Moderne der 1920er Jahre zum Einsatz. Das einheitliche Farb- und Gestaltungskonzept mit seinen immer wiederkehrenden Elementen ist damit nicht nur Ausdruck einer funktionsorientierten, rationalen Bauweise mit Fertigteilen, es lässt auch den Kontrast der zwei verschiedenen Architekturen unterschiedlicher Zeitschichten der Poelzig-Siedlung sowie der unmittelbar angrenzenden Altbebauung besonders deutlich werden.

Die Freiraumgestaltung der Poelzig-Siedlung stammt von Herta Hammerbacher, die als Landschaftsarchitektin bereits im Rahmen der Interbau tätig und eine enge Vertraute Peter Poelzigs war. Ihre Idee des Wohngartens bzw. der Wohnlandschaft, bei der der Garten eine Wohnfunktion übernimmt und als ein zusätzliches Zimmer im Freien fungiert, überträgt sie ohne größere Anpassungen auf die Siedlungsgrünfläche der Poelzig-Siedlung. Ihr Ziel ist die Verbindung der Grünflächen zwischen den einzelnen Baukörpern durch eine zusammenhängende Grünflächengestaltung, die die Gesamtkomposition der Siedlung hervorhebt und

dabei möglichst naturnah scheint.²⁹ Für Herta Hammerbacher muss es ein verlockendes Angebot gewesen sein, in unmittelbarer Nähe ihrer Freiflächengestaltung im Rahmen der Interbau ein weiteres Mal als Landschaftsarchitektin im Hansaviertel tätig zu werden. In den Freiflächenplanungen zur Poelzig-Siedlung finden sich daher sowohl zahlreiche Grundgedanken Hammerbachers als auch Gestaltungselemente der Interbau (z. B. die Wegeleitung) wieder, die als typische Elemente die Freiflächengestaltung der 1950er Jahre prägen. Ihre Entwürfe zeigen eine Wohnlandschaft, die die Nutzbarkeit der Grünfläche als erweiterte Wohnfläche im Freien in den Vordergrund rückt. Auf Grundlage der Ideale Hammerbachers entsteht so ein Garten im landschaftlichen Stil, der um die Wohngebäude der Siedlung herumfließt und ohne Grundstücksmarkierungen oder andere Parzellierungen durch Pflanzungen oder Zäune auskommt. Durch die Modellierung des Gartens mit künstlich angelegten Mulden und Hügeln wird eine naturnahe Gestaltung der Landschaft für die gesamte Siedlung vorgenommen und eine starke Raumwahrnehmung geschaffen. Hammerbacher war bekannt für ihre weit ausschwingenden Wiesenmulden, die durch Pflanzungen und Gehölze akzentuiert werden. Diese Elemente finden sich auch in der Poelzig-Siedlung wieder. Darüber hinaus sind die Freiflächen nach Nutzungen funktionalisiert, d. h. es gibt Wohn-, Ruhe-, Spiel- und Schmuckbereiche innerhalb der Siedlung. Diese Funktionsunterteilungen sind typisch für die Freiraumgestaltung der 1950er Jahre und finden sich in vielen Planungen jener Zeit.

Neben der topographischen Gestaltung der Freiräume legte Hammerbacher besonderen Wert auf die Auswahl der Gehölzarten. In der Poelzig-Siedlung verwendet sie zeittypisches Gehölz, das sich in vielen Gartenentwürfen der 1950er und 1960er Jahre wiederfindet. Auch die Pflasterung der Fußwege zeigt eine typische Eigenheit der 1950er Jahre: die (teilweise) polygonale Verlegung von quadratischen Gehwegplatten, die sich mit der Natur verweben und weiche Übergänge zwischen Weg und Natur entstehen lassen.

Der fließende Verkehr wird weitestgehend aus dem Siedlungsgebiet ferngehalten. Die Erschließung der Wohngebäude erfolgt über ein System von Fußwegen. Die Berücksichtigung des wachsenden Einflusses des motorisierten Individualverkehrs und die Entwicklungstendenzen hin zu einer autogerechten Stadt sind auch im Entwurf von Hammerbacher ablesbar. Auch die Wohnungsbaugesetze nahmen diese Entwicklung seiner Zeit in ihre Bestimmungen für die Förderung des sozialen Wohnungsbaus auf. Die großen Stellplatzanlagen im Wohngebiet sind eindruckliches Beispiel hierfür.

29 G. Jeong-Hi, Herta Hammerbacher 1900-1985. Virtuosin der Neuen Landschaftlichkeit – Der Garten als Paradigma, Diss. TU Berlin, Berlin 2006, S. 115.

4. Die Poelzig-Siedlung im Wandel der Zeit

Seit Fertigstellung und Bezug der letzten Wohnungen im Jahr 1963 hat sich die Poelzig-Siedlung verändert. Das betrifft sowohl die Bewohnerschaft als auch die Gebäude und Freianlagen und ist nicht zuletzt den gesellschaftlichen und wohnungspolitischen Entwicklungen in Berlin zuzuschreiben. Während im Rahmen der sozialen Wohnungsbauförderung Wert auf die Qualität der Wohnungen sowie die Mieterzusammensetzung gelegt wurde, hat sich das soziale Umfeld nach Auslaufen der Belegungsbindungen und Umwandlung der Eigentumsverhältnisse deutlich verändert. Der Wandel der Eigentümerstrukturen hin zu unzähligen Einzeleigentümern hat zudem Auswirkungen auf den Zustand der Gebäude und schränkt gegenwärtig wie zukünftig die Handlungsoptionen erheblich ein.

Während die Siedlung in ihren Anfangsjahren durch eine rege Nachbarschaft gekennzeichnet war, veränderte sich das soziale Gefüge im Zuge der Eigentums-umwandlungen in den 1990er Jahren hin zu einer größeren Fremdheit und Anonymität. Viele Wohnungen werden zudem zweckentfremdet und als teure Ferienwohnungen oder Zweitwohnsitze vermietet. Die städtebauliche Komposition sowie das äußere Erscheinungsbild der Poelzig-Siedlung haben sich dagegen seit Fertigstellung der Gebäude Anfang der 1960er Jahre kaum verändert. Einzig die Farbgestaltung der Fassaden fällt auf. Lediglich einzelne Gebäude der Siedlung weisen heute noch die ursprüngliche dunkelgraue Farbgebung auf (Abb. 6). Vereinzelt wurden zudem Eingänge mit Vordächern und Windfängen ausgestattet. Was äußerlich nicht auffällt, ist der immense Instandsetzungsrückstau nahezu aller Gebäude und Wohnungen. Die Bauten befinden sich teilweise noch heute im originalen Bauzustand. Die Freianlagen der Siedlung sind inzwischen deutlich zugewachsen, dennoch ist die Grundstruktur entsprechend der Planungsidee von Herta Hammerbacher weiterhin ablesbar. Die ursprünglich angelegte Topographie mit Mulden und Hügeln, die Wegeleitung und der Plattenbelag, die angeordneten Spielbereiche, Sitzbänke und Blumenbeete prägen nach wie vor das Bild. Auch die Idee der Stadtlandschaft mit fließenden Grünräumen ist durchaus noch nachzuempfinden, obwohl mittlerweile Begrenzungen in Form von Hecken und Zäunen gesetzt wurden.

Im Gegensatz zur Interbau entsprachen die Ausführungen in der Poelzig-Siedlung seiner Zeit in vollem Umfang den Anforderungen des sozialen Wohnungsbaus, wenn auch aufgrund der Wohnungsgrößen und Ausstattung dem gehobenen sozialen Wohnungsbau. Dennoch waren die Mieten, die für die Wohnungen verlangt wurden, aufgrund der gesetzlichen Vorgaben sozialverträglich und bezahlbar. Dieser Umstand, der in der Tagespresse besonders gelobt wurde, sowie die gehobene fortschrittliche Ausstattung und zentrale Lage veranlasste viele Bewoh-



Abb. 6: Originale Farbgebung der Fassaden im Innern der Siedlung.

Foto: L. Horst/H. Münzer.

nerinnen und Bewohner, sich um eine Wohnung in der Poelzig-Siedlung zu bewerben. Heute wird die Poelzig-Siedlung ihrer ursprünglichen Funktion als attraktives Wohnviertel mit qualitativ hochwertigen Wohnungen zu bezahlbaren Mieten für breite Bevölkerungsschichten nicht mehr in vollem Umfang gerecht. Die aktuelle Mieterzusammensetzung, die komplexen, nicht handlungsfähigen Eigentümerstrukturen und vor allem der immense Instandsetzungsrückstau, der mitunter beträchtliche Einbußen an Wohnqualität zur Folge hat, verärgern viele langjährige Bewohner und beeinträchtigen das Bild der Siedlung negativ. Im Gegensatz zu den langjährigen (Erst-)Mieter sind sich viele Zugezogene der Qualitäten der Siedlung hinsichtlich ihrer städtebaulichen Komposition und Architektur sowie ihres Wohnraumkonzeptes nicht bewusst.

5. Denkmalfähigkeit der Poelzig-Siedlung

Die Untersuchung der Denkmalfähigkeit der Poelzig-Siedlung nach den vier Bedeutungskategorien des Berliner Denkmalschutzgesetzes stellt die geschichtliche Bedeutung und den architektonischen Wert der Siedlung heraus und verdeutlicht ihren besonderen Charakter.

Geschichtliche Bedeutung

Die Poelzig-Siedlung ist in besonderem Maße Zeugnis des Umgangs mit den Zerstörungen der Stadt Berlin nach dem Zweiten Weltkrieg. Nach der nahezu vollständigen Zerstörung des Hansaviertels bot sich hier in innerstädtischer Lage die Möglichkeit, eine Neuordnung der Stadt nach den Grundsätzen des zu jener Zeit bestimmenden Leitbilds der gegliederten und aufgelockerten Stadt vorzunehmen. Poelzigs Entwurf für die Siedlung kann als Anlehnung an die Arbeiten der Planerinnen und Planer verstanden werden, die bereits Ende der 1940er Jahre Visionen zur teilweise radikalen Neuordnung Berlins vorgebracht haben. Trotz der unmittelbar an das Entwurfsgebiet angrenzenden erhalten gebliebenen Altbebauung ordnet Poelzig das Gebiet innerhalb der historischen Straßenverläufe komplett neu. Der Kontrast zwischen der traditionellen gründerzeitlichen Blockrandbebauung und der offenen Struktur der Poelzig-Siedlung im nördlichen Hansaviertel verdeutlicht bis heute die gegensätzlichen Planungsparadigmen des vergangenen 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts.

Die Siedlung repräsentiert zudem in typischer Weise den Wohnungsbau im Rahmen des Wiederaufbaus von West-Berlin in den 1950er Jahren. Sie ist ein Musterbeispiel für den sozialen Wohnungsbau, sowohl hinsichtlich der sozialen Mischung, die für diese Wohnungsbauten angestrebt wurde, als auch der bautechnischen Umsetzung. Die wohnungspolitischen Paradigmen der Kosteneffizienz und der Beschleunigung von Bauprozessen manifestieren sich in der Poelzig-Siedlung zum einen städtebaulich durch die verwendeten Baumassen und architektonisch in der Verwendung von Fertigteilen auf Grundlage von Standardgrundrissen. Diese Rationalisierung des Bauens drückt sich zudem in dem Verzicht auf individuelle und aufwändige Gestaltungselemente aus. Die Schlichtheit und Einheitlichkeit der Siedlung ist somit nicht nur Ausdruck des Gestaltungswillens des Architekten, sondern gleichzeitig der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen ihrer Entstehungszeit.

Für die Realisierung der Poelzig-Siedlung ist die Neue Heimat als ‚die‘ große Wohnungsbaugesellschaft der damaligen Zeit verantwortlich. In den 1950er Jahren war sie Trägerin der Mehrheit der Projekte des sozialen Wohnungsbaus in Berlin. Besonders stellt sich in diesem Zusammenhang die Maßgabe der Neuen Heimat dar, trotz hohen Kostendrucks attraktiven, modernen und qualitativ hochwertigen Wohnungsbau zu schaffen. Die Poelzig-Siedlung ist damit ein anschauliches Zeugnis der im Rahmen des West-Berliner Wiederaufbaus gemeinhin als Bauträger beauftragten gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften und belegt deren Bedeutung und Einfluss sowie den sozialen Anspruch Berlins im Baugeschehen der Nachkriegszeit.

Als innerstädtisches Wohnungsbauprojekt in Grenznähe ist die Poelzig-Siedlung zudem Ausdruck der seinerzeit herrschenden Dualität zwischen Ost und West und beleuchtet den Wettkampf der gegensätzlichen Systeme um den besseren, weil sozialeren und demokratischeren Staat. Städtebau und insbesondere der soziale Wohnungsbau werden so zum Politikum, aufgeladen mit der entsprechenden Systemideologie. Damit ist die Siedlung ebenso Teil der Geschichte des West-Berliner Wiederaufbaus, wie sie Teil des Konflikts zwischen den zwei deutschen Staaten und ihren entgegengesetzten Systemideologien ist. Die Siedlung dokumentiert somit auch die politischen Ideologien jener Zeitepoche, die sich in der Stadtentwicklung Berlins niederschlagen.

Die geschichtliche Bedeutung der Poelzig-Siedlung liegt in ihrem dokumentarischen Wert für die Berliner Wiederaufbaugeschichte der 1950er Jahre und die wohnungspolitischen Ziele jener Zeit. Bei der Bewertung der Denkmalfähigkeit der Siedlung ist ihr besondere Bedeutungsschwere beizumessen. Die geschichtliche Bedeutung allein könnte bereits die Denkmalfähigkeit der Poelzig-Siedlung begründen.

Künstlerische Bedeutung

Die künstlerische Bedeutung der Poelzig-Siedlung stützt sich vor allem auf die gestalterischen Qualitäten, die, ebenso wie die städtebauliche Struktur der Gesamtanlage, die Baugesinnung der Nachkriegszeit offenbaren. Bei aller Sparsamkeit der Mittel in der Auseinandersetzung mit den Vorgaben des sozialen Wohnungsbaus wird die Qualität von Poelzigs Entwurf in der Umsetzung der Siedlung deutlich. Anschaulich weist die Gestaltung der Baukörper die Formensprache der Nachkriegsmoderne sowie die für diesen Baustil wesentlichen Gestaltungsprinzipien auf: Sachlichkeit, Zweckmäßigkeit und Funktionalität prägen die Bauten ebenso wie eine gewisse Formklarheit, die vor allem durch die Schlichtheit der Baukörper unter bewusstem Verzicht auf schmückende Ornamentik deutlich wird. Insbesondere die geometrisch-kubische Ausformung der Baukörper, die sowohl in der Außenform als auch in der Grundrissgestaltung ablesbar ist, entspricht diesem Formenkanon. Auch die Funktionalität der Bauten, die sich in der Übereinstimmung von Funktion und Form bzw. Gestaltung äußert, ist ein typisches Stilmerkmal der Nachkriegsmoderne. Die Fensterproportionen und -anordnung ist den jeweiligen Räumen angepasst, wodurch sich die Fassadengestaltung deutlich von jener der vorangegangenen Stilepochen des Historismus und Jugendstils abhebt, die sich mitunter noch in den Gründerzeitbauten der Umgebung wiederfinden.

Im Kontrast zu den angrenzenden Altbauten illustriert die Fassadengestaltung sowie auch die Materialität der Gebäude damit anschaulich die städtebauliche Entwicklungsgeschichte über verschiedene Stilepochen hinweg. Der Kontrast zur Um-

gebung lässt die Einheitlichkeit der Siedlung zudem besonders deutlich werden und verstärkt ihre Ensemblewirkung. Der Blick des Betrachtenden wird dadurch für die charakteristischen, zeittypischen Gestaltungselemente besonders sensibilisiert. Dem einheitlichen Erscheinungsbild der Baukörper, das auf einem gezielten Farbkonzept beruht, kommt darüber hinaus auch vor dem Hintergrund der einheitlichen Planung und Realisierung der Siedlung als Wesensmerkmal der Gesamtanlage eine besondere Bedeutung zu.

Neben der Bebauung der Poelzig-Siedlung ist auch den von Herta Hammerbacher gestalteten Gartenanlagen eine künstlerische Bedeutung beizumessen, die nicht zuletzt in dem Renommee der Architektin zur damaligen Zeit begründet liegt. Die Freiflächengestaltung Hammerbachers ist aufgrund der ihr zugrundeliegenden Entwurfsidee sowie der Verwendung unterschiedlicher zeittypischer Gestaltungselemente ebenfalls beispielgebend für die Epoche der Nachkriegsmoderne. Als „Gerüst der modernen städtebaulichen Gliederung“³⁰ kam dem begrünten Freiraum sowie dessen Planung in der Stadtplanung der 1950er Jahre eine wichtige Bedeutung zu. In Anlehnung an die Ideen der 1920er Jahre sollte über ihn die Natur und freie (Land-)Luft in das Stadtinnere transportiert werden. Im Vordergrund stand dabei in erster Linie der Mensch. Die Hauptfunktion der Grünflächen war also der Aufenthalt bzw. dessen aktive Nutzung. Sie sollten als erweiterter Wohn- und Gesellschaftsraum im Freien dienen. Diese Prämisse findet sich auch in den von Hammerbacher gestalteten Freiraumanlagen wieder. Die Gartenräume zwischen den Häusern sind als nutzbare Gesellschaftsräume im Freien mit öffentlichem Charakter gestaltet und entsprechend den Idealen der 1950er Jahre zum Teil funktionalisiert, also verschiedenen Nutzungen zugewiesen (Spiel-, Ruhe-, Schmuckbereiche). Insbesondere in Kombination mit den von Peter Poelzig entworfenen Bauwerken der Siedlung ist Hammerbachers Gartenanlagen als Fortsetzung des kooperativen Werkes der beiden Architekten besondere künstlerische Bedeutung beizumessen.

Auch wenn die Konzeption der Siedlung sowie die Form und Gestalt der Gebäude und Freianlagen das ästhetische Empfinden der breiten Öffentlichkeit nicht besonders anzusprechen scheinen und auf sie eher alltäglich und wenig beeindruckend wirken, weist die Poelzig-Siedlung aufgrund ihres exemplarischen Charakters für die Stilrichtung der Nachkriegsmoderne unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten dennoch eine künstlerische Bedeutung auf, die eine Unterschutzstellung nahelegt.

30 *Bezirksamt Tiergarten von Berlin* (s. A 7), S. 6.

Wissenschaftliche Bedeutung

Hinsichtlich ihrer wissenschaftlichen Bedeutung ist die Poelzig-Siedlung insbesondere als Zeugnis des spezifischen bautechnologischen Wissensstandes der Nachkriegsmoderne – also der Mitte des 20. Jahrhunderts – zu betrachten. Die gesamte Epoche der Nachkriegsmoderne ist geprägt durch die Errungenschaften in der Entwicklung von Bauindustrie und Architektur. Während in den 1920er Jahren die industrielle Fertigung von Bauteilen noch in ihren Anfängen steckte, ist sie in den 1950er und 1960er Jahren ein anerkanntes und weit verbreitetes Bauverfahren, das bei der Realisierung von auf Standardgrundrissen entwickelten Wohnungen zum Einsatz kam. Der eklatante Wohnraumangel in der Nachkriegszeit, der bis in die 1960er und 1970er Jahre hinein die Berliner Wohnungspolitik bestimmte, erforderte eine möglichst schnelle und kostengünstige Baurealisierung. Die serielle Produktion vorgefertigter Bauteile führte zu einer erheblichen Kostenreduzierung und Beschleunigung der Bauprozesse und machte die Massenproduktion von Wohnraum nach den strengen Richtlinien des sozialen Wohnungsbaus dadurch erst möglich.

In der Poelzig-Siedlung wurden Mauerwerks- und Stahlbetonbauweise kombiniert. Damit konnten die Kosten für eine Wohneinheit bei hoher Qualität deutlich gesenkt werden. Somit ist die Siedlung ein eindrückliches Zeugnis der zu jener Zeit verwendeten Bauweisen und -materialien und illustriert anschaulich die darauf zurückzuführende Möglichkeit der rasanten Wohnraumentwicklung in der Nachkriegszeit. Insbesondere aufgrund ihres weitestgehend unveränderten Originalzustands dokumentieren die Gebäude anschaulich den bautechnischen Wissensstand jener Epoche und sind daher von dokumentarischem Wert für die Wissenschaft.

Städtebauliche Bedeutung

Die Poelzig-Siedlung im nördlichen Hansaviertel macht mit einer Größe von rund fünf Hektar einen nicht unbeträchtlichen Teil des kleinsten Berliner Ortsteils Hansaviertel aus und wirkt allein deshalb stadtbildprägend. Die Anlage stellt eine komplette Neuordnung des Gebiets, sowohl hinsichtlich der Gebäudekubaturen und -anordnung als auch in Bezug auf die Parzellenstruktur dar. Die historische Stadtkonzeption der Vorkriegszeit ist kaum mehr erkennbar und bauliche Überreste nur noch vereinzelt vorhanden. Vielmehr knüpft die Poelzig-Siedlung an das an, was nach dem Krieg bereits südlich des S-Bahnviadukts im Rahmen der Interbau 1957 realisiert wurde. Trotz strenger wohnungspolitischer Rahmenbedingungen ist die Anlehnung an die Interbau in Struktur und Ausgestaltung der Siedlung unverkennbar. Mit Blick auf den Schwarzplan wird die Fortsetzung des Grundrasters unter Aufnahme der Gebäudefluchten der Interbau deutlich und auch Poelzigs

ursprüngliche Planungen sahen einen direkten Anschluss an die Interbau vor. Die Poelzig-Siedlung kennzeichnet damit ein zeitlicher, konzeptioneller und in Teilen auch funktionaler Zusammenhang zur Interbau, die das Hansaviertel in besonderem Maße prägt.

Durch die lockere Anordnung der Baukörper in ‚fließenden‘ Grünräumen, die Trennung von Wohnen und Arbeiten sowie die Ausstattung mit Gemeinbedarfseinrichtungen dokumentiert die Siedlung zudem eindrücklich die städtebauliche Umsetzung der zu jener Zeit bestimmenden Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten Stadt sowie der Stadtlandschaft. Gleichzeitig trägt die Freiraumgestaltung und Erschließungskonzeption dem wachsenden Einfluss des MIV Rechnung und deutet damit bereits auf das Leitbild der autogerechten Stadt hin, das seit den 1960er Jahren verbreitete Anwendung in der planerischen Praxis fand. Die Siedlung weist damit durch ihr Verhältnis zur Umgebung, aber insbesondere durch ihren stadtbildprägenden Charakter als Raumkomposition der Nachkriegsmoderne sowie mit Blick auf die unmittelbar angrenzende Interbau eine städtebauliche Bedeutung auf, die im Vergleich zu ihrer geschichtlichen und künstlerischen Bedeutung zwar weniger gewichtig, aber dennoch als Grund für eine denkmalrechtliche Unterschutzstellung nicht zu vernachlässigen ist.

Die Untersuchungen bescheinigen der Peter-Poelzig-Siedlung nach §2 Abs.3 DSchGBln eine eindeutige Denkmalfähigkeit, die insbesondere durch ihre geschichtliche sowie künstlerische Bedeutung begründet wird. Die zwischen 1958 und 1963 im Stil der Nachkriegsmoderne entstandene Wohnsiedlung im nördlichen Hansaviertel veranschaulicht eindrücklich die Verknüpfung der städtebaulichen und architektonischen Ideale der Nachkriegszeit mit den (wohnungs-)politischen Ansprüchen und Rahmenbedingungen West-Berlins jener Zeit. Das Erhaltungsinteresse der Öffentlichkeit und damit die Denkmalswürdigkeit der Siedlung bleibt dennoch abzuwarten. Die besondere Situation, dass die Siedlung sich seit ihrer Fertigstellung 1963 nicht wesentlich verändert hat und daher weitestgehend im Originalzustand erhalten ist, lässt eine Unterschutzstellung sinnvoll erscheinen. Dies empfiehlt sich auch, um die Siedlung vor weitergehenden Veränderungen an Gebäuden oder Freianlagen – insbesondere mit Blick auf die komplexe Eigentümerstruktur – zu schützen.

Die Bewertung der Denkmalfähigkeit der Poelzig-Siedlung soll daher der Architektur sowie dem Siedlungskonzept zu der nötigen, ihnen zustehenden Aufmerksamkeit verhelfen, um die Siedlung auch weiterhin als attraktives Wohnviertel zukunftsfähig zu gestalten sowie als Objekt mit geschichtlicher Bedeutung und architektonisch-städtebaulichem Wert zu erhalten.

„Modell Moskau“ Entstehung, Entwicklung und Expansion

1. Einleitung

In zahlreichen Medien ist in den letzten Jahren von der Moskauer Stadtentwicklung die Rede gewesen. Der Guardian¹ berichtete beispielsweise vom „Moscow Experiment“, in archdaily² war vom „Moscow Urban Movement“ zu lesen, die FAZ³ hat Moskau als „Putins glänzenden Showroom“ verhandelt, und die Bauwelt⁴ hat neuen Trends in Moskau ein ganzes Themenheft gewidmet. Tatsächlich hat die Stadt ihr Gesicht im letzten Jahrzehnt maßgeblich verändert. Verantwortlich dafür sind die seit 2010 unter dem Moskauer Bürgermeister Sergej Sobjanin eingeleiteten umfassenden Stadtumbauprogramme, die das Ziel verfolgen, Moskau zu einer lebenswerten und komfortablen Stadt zu machen. Im Zuge dieser Aufwertung sind in Moskaus Stadtzentrum unzählige Straßen, Boulevards und Plätze neu gestaltet worden, zahlreiche Grünräume wurden geschaffen oder umgestaltet, und Biergärten und hippe Kaffee kioske tragen zur Belebung der Straßenräume bei. Stadtplanerinnen und Stadtplaner aus aller Welt stehen staunend vor den Ergebnissen, die hier in kurzer Zeit erzielt worden sind.

Aber nicht nur die Stadt hat ein Facelift erhalten. Tatsächlich haben im selben Zeitraum auch Städtebau und Stadtentwicklung eine Umdeutung erfahren. Standen langfristige, strategische Entwicklungen und Visionen in den 1990er und frühen 2000er Jahren noch unter dem Verdacht, an sowjetische Praktiken anzuknüpfen und wurden entsprechend abgelehnt, so hat sich das Bild im letzten Jahrzehnt verändert; Re-Regulierung und langfristige Strategieentwicklung werden in professionellen Kreisen wieder aktiv eingefordert. Es hat auch eine öffentliche

1 www.theguardian.com/cities/2015/jun/08/is-the-moscow-experiment-over-gorky-park-sergei-kapkov-alexei-navalny [14.08.2019].

2 www.archdaily.com/778531/moscows-urban-movement-is-there-hope-for-a-better-future [07.08.2017].

3 www.faz.net/aktuell/politik/ausland/wie-moskau-zu-putins-glaenzendem-showroom-wird-15378490.html [14.08.2019]. Siehe auch <https://www.sueddeutsche.de/politik/russland-glitzerndes-schau-fenster-moskau-1.4120848> [14.08.2019].

4 Siehe Bauwelt 34.2016 „Young, hot and russian“.

Popularisierung von Stadtplanung und Städtebau – oder was in Russland aktuell unter „Urbanistika“ verhandelt wird – stattgefunden. Die Anzahl der öffentlich organisierten und geförderten Veranstaltungen zum Thema ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Und zusehends dienen diese Veranstaltungen nicht nur dem professionellen Austausch, sondern sollen die breite Öffentlichkeit ansprechen. So etwa das letztjährige Urban Fest, das als Erweiterung des Moscow Urban Forum etabliert worden ist. Letzteres wurde 2012 zum ersten Mal von Moskaus Stadtverwaltung durchgeführt und hat sich seither von einer Plattform für professionellen Meinungsaustausch zu einer Leistungsschau russischer und insbesondere Moskauer Stadtentwicklung mit weitgehend unkritischen Debatten und Messeflair verwandelt. BloggerInnen wie Il’ja Varlamov, die sich mit Architektur und Städtebau auseinandersetzen, erreichen nicht nur mit online-Beiträgen Rekordzahlen, sondern füllen – wie auf dem letztjährigen Urban Fest – ganze Veranstaltungssäle. Auch zahlreiche neue Begrifflichkeiten haben sich in den letzten Jahren herausgebildet und etabliert. Der sogenannte „Gouverneur-Urbanist“ hat als (manchmal sarkastische) Bezeichnung für besonders an Stadtentwicklung interessierte Politikerinnen und Politiker Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch gefunden. Ähnlich verhält es sich mit dem sogenannten „Oligarch-Urbanisten“; ein populär gewordener Begriff für Akteurinnen und Akteure aus der Privatwirtschaft (hauptsächlich aus der Bau-, Investoren- und Developer/Immobilienbranche), die sich aktiv in Stadtentwicklung und Städtebau einbringen. Schließlich steigt die Zahl der „UrbanistInnen“ – ob durch Studium oder Selbstbezeichnung erlangt – stetig, und immer mehr Online-Plattformen und Apps rufen die Bevölkerung dazu auf, sich zu Fragen der Stadtentwicklung zu positionieren.

Diese Entwicklungen und der unbestreitbare Wandel hin zu höherer Qualität in der Moskauer Stadtproduktion wurden bereits in mehreren wissenschaftlichen Beiträgen beleuchtet. Studien haben sowohl auf die zunehmende Kommerzialisierung, sozialräumliche Polarisierung sowie auf die höchst autoritären Praktiken des Moskauer Stadtumbaus hingewiesen.⁵ Zudem haben sie aufgezeigt, wie Urbanismus als Instrument genutzt wird, um Proteste der kritisch-oppositionellen Bevölkerung einzudämmen. Der vorliegende Beitrag knüpft an diese Arbeiten an, geht dabei aber einen Schritt weiter, indem er die Rolle von Urbanismus im heutigen Russland beleuchtet. Unsere These lautet, dass Urbanismus zu einem zentralen

5 A. Kalyukin/T. Borén/A. Byerley, The second generation of post-socialist change: Gorky Park and public space in Moscow, in: *Urban Geography* 36/5 (2015), S. 674-695; M. Büdenbender/D. Zupan, The evolution of neoliberal urbanism in Moscow, 1992–2015, in: *Antipode* 49/2 (2017), S. 294-313; D. Zupan/M. Büdenbender, Neoliberale Stadtentwicklung in Transformation: Das Beispiel Moskau, in: *Pnd – Planung neu denken I* (2018), S. 1-10.



Abb. 1: Neugestaltung rund um die Metro Ljubjanka.

Breite Gehwege und Mobiliar laden mittlerweile in weiten Teilen der Moskauer Innenstadt zum Schlendern und Aufenthalt ein; Foto: *D. Zupan*, Moskau 2018.

Bestandteil im Putinschen Russland geworden ist und eine wichtige Funktion in der Stabilisierung und Legitimierung dieses Systems einnimmt. Um dies zu zeigen, rekonstruieren wir die Entstehung, Verbreitung und Expansion des Moskauer „Erfolgsmodells“ – im vorliegenden Artikel als „Modell Moskau“ bezeichnet. Dabei sind zwei Aspekte von besonderer Bedeutung: erstens, die politische Dimension, also der Einsatz von Urbanismus zur Ausgestaltung der Beziehung zwischen den Machthabenden und der Bevölkerung; und zweitens, die ökonomische Komponente, in der Urbanismus zum groß angelegten Profitmodell avanciert ist. Diesbezüglich hat sich rund um das „Modell Moskau“ ein lokal sowie föderal eingebettetes Netzwerk herausgebildet, das Akteurinnen und Akteure aus Politik und Verwaltung ebenso umfasst wie Privatunternehmen, seien es Bauträger-, Investoren- oder Planungsbüros.⁶ In diesem Beitrag konzentrieren wir uns auf die politische Dimension, wohl wissend, dass dem ökonomischen Aspekt des „Modells

⁶ Siehe hierzu beispielsweise die Recherchen des bekannten Journalisten Ivan Golunov: www.rbc.ru/investigation/society/19/10/2015/561b6c739a79474587968837 [16.08.2017] sowie <https://meduza.io/feature/2017/05/24/270-millionov-rublej-za-gektar> [16.08.2017].

Moskau“ eine zentrale Rolle zukommt, die allerdings einer gesonderten, ausführlichen Betrachtung bedarf.

Konkret befassen wir uns mit der doppelten Erweiterung, die das Moskauer Modell in den letzten Jahren erfahren hat. Zum einen geht es nicht mehr nur um die Befriedung tendenziell oppositioneller Gruppierungen, sondern zusehends auch darum, die Loyalität der aktiven und passiven Anhängerschaft Putins zu gewährleisten. Dies steht in engem Zusammenhang mit der zweiten Erweiterung des Modells, nämlich seiner Skalierung auf die gesamtstaatliche Ebene. Denn aktuell ist die föderale Politik damit beschäftigt, das „Modell Moskau“ durch nationale Programme, gezielten Wissens- und Expertenaustausch und durch andere Mechanismen auf Städte in ganz Russland zu übertragen.

Indem wir die Weiterentwicklung und Ausweitung der Moskauer Praxis in Russland nachzeichnen, tragen wir zu einer systematischen Verortung der politischen Rolle von Urbanismus im heutigen Russland und insbesondere in Putins polit-ökonomischen System bei. Dadurch leisten wir einen Beitrag zur postsozialistischen Stadtforschung. Unsere Arbeit knüpft an die bisherige Forschung zur Moskauer Stadtentwicklung⁷ sowie an Studien zur politökonomischen Entwicklung Russlands⁸ an. Zudem stützen wir uns auf empirisches Material – Dokumentenanalysen und qualitative Interviews mit Expertinnen und Experten im Bereich Stadtentwicklung –, das im Zuge eines Postdoctoral Research Fellowships an der National Research University Higher School of Economics Moscow zwischen September 2018 und August 2019 erhoben worden ist. Erste Gedanken zu diesem Beitrag wurden als Vortrag »„Modell Moskau“ – Entstehung, Entwicklung und Expansion« im Städtebau-Kolloquium Stuttgart im Juli 2019 präsentiert.

- 7 S. A 5 sowie: *O.I. Vendina*, Transformation processes in Moscow and intra-urban stratification of population, in: *GeoJournal* 42/4 (1997), S. 349-363; *A. Badyina/O. Golubchikov*, Gentrification in central Moscow: A market process or a deliberate policy?, in: *Geografiska Annaler B* 87/2 (2005). S. 113-129; *Y. Medvedkov/O. Medvedkov*, Upscale housing in post-Soviet Moscow and its environs, in: *K. Stanilov* (Hrsg.), *The post-socialist city*, Dodrecht 2007, S. 245-265; *A. Kangas*, Governmentalities of Big Moscow: Particularising neoliberal statecraft, in: *Geopolitics* 18/2 (2013), S. 299-314; *R. Argenbright*, Moscow under construction: City building, place-based protest, and civil society, Lanham, 2016; *I. Brade/R. Rudolph*, Moscow, the global city? The position of the Russian capital within the European system of metropolitan areas, in: *Area* 36/1 (2004), S. 69-80.
- 8 *A. Nesvetailova*, The offshore nexus, sanctions and the Russian crisis, Rome 2015; *A. Aslund*, Russia's economic transformation, in: *M. V. Alexeev/S. Weber* (Hrsg.), *The Oxford handbook of the Russian economy*, Oxford 2013; *G. M. Easter*, Capital, coercion, and postcommunist states, Ithaca, NY 2012; *K. Dawisha*, Putin's kleptocracy: Who owns Russia?, New York 2014; *D. Lane*, From chaotic to state-led capitalism, in: *New Political Economy* 13/2 (2008), S. 177-184; *V. Gelman*, *Nedostojnoe pravlenie: politika v sovremennoj Rossii*, Sankt Petersburg 2019; *M. Büdenbender*, *New spaces of capital: The real estate/ financial complex in Russia and Poland*; Diss. KU Leuven 2017.

Im Folgenden skizzieren wir zunächst die Entstehung und die zentralen Pfeiler des „Modells Moskau“. Im Anschluss beleuchten wir seine doppelte Erweiterung – zunächst innerhalb Moskaus, und dann in Russland. Abschließend reflektieren wir zentrale Ergebnisse und weisen auf weiterführenden Forschungsbedarf hin.

2. Entstehung und Frühphase des „Modell Moskau“

Vor beinahe einem Jahrzehnt erschütterte eine mehrjährige Protestbewegung die Hauptstadt Russlands. Die Bewegung entfachte sich im Vorfeld und rund um die russischen Parlamentswahlen 2011 und die Präsidentschaftswahlen 2012. Auch wenn der Anstoß für die Demonstrationen die föderale Politik war, so konzentrierte sich die oppositionelle Bewegung insbesondere in der Hauptstadt. Und sie umfasste vor allem die Moskauer Mittelklasse, der Putins Versprechen von politischer Stabilität und ökonomischem Wachstum nicht mehr genügte, um das weitgehende Fehlen demokratischer Mitwirkungsmöglichkeiten zu akzeptieren.⁹ Der zunehmende Unmut in dieser Bevölkerungsgruppe, die Auswirkungen der globalen Finanzkrise sowie Konflikte zwischen Russlands Elitegruppen beförderten in Moskau 2010 einen Bürgermeisterwechsel, in dem das langjährige Oberhaupt der Stadt, Jurij Lužkov, durch den Putin-treuen Sergej Sobjanin ersetzt wurde.¹⁰ Letzterer krepelte die Moskauer Stadtentwicklung um und legte den Grundstein für das „Modell Moskau“, das sich in der Folge zu einem wichtigen Baustein in Putins polit-ökonomischen System entwickeln sollte.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Entstehung und die Frühphase dieses Modells. Es waren mehrere Herausforderungen, denen sich die Machthabenden Moskaus vor gut einem Jahrzehnt gegenüber sahen und die uns helfen zu verstehen, warum insbesondere der Stadtentwicklung eine zentrale Rolle in Sobjanins politischem Handeln zukam. Die von seinem Vorgänger Jurij Lužkov geprägte Stadtentwicklung geriet zusehends an ihre Grenzen. Kritik kam dabei nicht nur aus Expertenkreisen. Der ökonomische Aufschwung der 1990er und frühen 2000er Jahre hatte in Moskau eine gut ausgebildete, westlich orientierte Mittelschicht hervorgebracht, deren Proteste sich dezidiert auch gegen Lužkovs Art der Stadtentwicklung richteten. Kritisiert wurden unter anderem die fehlende Regulierung privatwirtschaftlicher Entwicklungen, das Versagen hinsichtlich der Schaffung qualitativ hochwertiger Stadträume, die Ignoranz bezüglich ökologischer Fragestellungen, steigende Luftverschmutzung und Verkehrsstaus, der brutale Ab-

9 B. Judah, *Fragile empire: How Russia fell in and out of love with Vladimir Putin*, New Haven 2014, S. 236.

10 M. Büdenbender/D. Zupan (s. A 5), S. 303.

bruch zahlreicher historisch erhaltenswerter Gebäude sowie das Fehlen von Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bevölkerung.

Vor diesem Hintergrund sah sich die neue Führung der Notwendigkeit gegenüber, Lužkovs Stadtentwicklung eine Alternative entgegenzusetzen, die den mit zusehender Vehemenz eingeforderten Ansprüchen der Bevölkerung genügen würde. Zum inhaltlichen Kernpunkt dieser Alternative wurde das relativ diffuse Versprechen, Moskau zu einer lebenswerten Stadt mit komfortablem städtischen Umfeld zu machen.¹¹ Die Frühphase des Sobjanin'schen „Modell Moskau“ war dabei gekennzeichnet von der Schaffung einer komfortablen, lebenswerten, grünen, gesunden und progressiven Stadtvision, die auf die Zustimmung der (oppositionellen) Mittel- und Oberschicht abzielte. Die Strategien, die dafür zum Einsatz kamen, speisten sich aus einem Patchwork weitgehend westlich inspirierter ‚state-of-the-art‘-Praktiken und Maßnahmen.

Zunächst standen unter Sergej Sobjanin sogenannte short-term-fixes im Vordergrund, also interventionistische, relativ zügig umsetzbare und sichtbare Projekte, deren Erfolge man rasch feiern konnte. „Die zentrale Herangehensweise war dabei das Prinzip der schnellen Resultate“, so ein Interviewpartner aus der Moskauer Stadtplanung. Der Fokus lag dabei auf dem öffentlichen Raum. Ein zentrales Mittel zur Erreichung dieses Ziels ist die sogenannte „blagoustrojstvo“, ein schwer ins Deutsche übersetzbarer Begriff, der vor allem Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtraums und des städtischen Umfelds umfasst. Umgesetzt werden die Maßnahmen zur „blagoustrojstvo“ durch unterschiedliche Programme. Unter dem seit 2014 laufenden Programm „Moja Ulica“ („Meine Straße“) wurden beispielsweise unzählige Straßenräume, Boulevards, Kaianlagen und Plätze in Moskau neu gestaltet oder neu geschaffen. Auch für Grünräume wurde ein eigenes Programm aufgelegt, in dessen Zuge Parks, Boulevards und Spielplätze neu geschaffen oder renoviert worden sind. Gemäß Bürgermeister Sobjanin wurden bis 2018 im Zuge der Programme zur Aufwertung des städtischen Umfelds bereits über 300 Straßen- und Platzräume sowie über 500 Grünräume einer „blagoustrojstvo“ unterzogen.¹²

Das städtische Umfeld hat sich in Folge dieser Programme auf profunde Weise verändert. Führt man sich die Ausgaben vor Augen, bekommt man einen Eindruck über die Ausmaße des Moskauer Stadtumbaus. Gemäß der bekannten russischen Geografin Natal'ja Zubarevič wurden alleine im Jahr 2017 rund 245 Milliarden Rubel (rund 3,5 Milliarden Euro) für die Aufwertung des städtischen Umfeldes in

11 Pravitel'stvo Moskvj, Programma razvitija Moskvj „MOSKVA–GOROD, UDOBNIJ DLJA ŽIZNI“, Moskau 2014.

12 www.sobyanin.ru/glavnye-itogi [06.11.2019].

Moskau ausgegeben; das entspricht etwa 11% des städtischen Haushalts.¹³ Davon schlug das Programm „Moja Ulica“ mit 42,4 Milliarden Rubel zu Buche.¹⁴ Möglich werden diese Ausgaben durch die Sonderstellung, die Moskau seit der Besetzung des Bürgermeisterpostens durch einen loyalen Genossen Putins einnimmt. Durch diesen Schritt, so ein Stadtplaner Moskaus, haben sich der Stadt finanzielle Ressourcen eröffnet, die die Umsetzung solch ambitionierter Vorhaben ermöglichen. Weiter folgert derselbe im Interview: „Alles hängt von deiner Position und deiner Stellung innerhalb Putins Machtvertikale ab; davon, ob die Vertikale durchgreift oder unterbrochen ist. Und Lužkov konnte von einem Budget, wie es Sobjanin derzeit zur Verfügung steht, nur träumen.“ Nicht weniger wichtig ist, dass viele der vergebenen Großaufträge an Unternehmen gingen, die dem Moskauer Regierungsapparat und seinen „Vertrauten“ sehr nahe stehen.¹⁵

Das gilt aber nicht nur für die ausführenden Firmen. Maßgeblich involviert in die Planung der „blagoustrojstvo“ ist Strelka. Das Unternehmen wurde 2009 – unter anderem von einem der wohl einflussreichsten „Oligarch-Urbanisten“ Russlands, Aleksandr Mamut – als Postgraduierten-Ausbildungs- und Forschungsstätte für Architektur, Design und Medien in Moskau gegründet. Seit 2015 wird es als Consulting-Unternehmen KB Strelka geführt und hat sich seither zu einem der wichtigsten Kollaborateure in Sobjanins Stadtentwicklungsmodell entwickelt. Für die Erarbeitung der Leitlinien und die Projektierung zahlreicher Vorhaben innerhalb des „Moja Ulica“ Programms bekam das Unternehmen millionenschwere Aufträge von der Stadt (z. B. erhielt das Unternehmen alleine 922 Millionen Rubel für die Ausarbeitung von Leitlinien für das Programm).¹⁶



Abb. 2: Neugestaltung des Triumphal'naja-Platzes im Zentrum Moskaus; wo früher häufig Demonstrationen stattfanden, kann heute geschaukelt werden; Foto: D. Zupan, Moskau 2019.

13 <http://economytimes.ru/mesto-dlya-diskussiy/moskva-namerenno-perestaet-byt-industrialnym-gorodom> [18.11.2019].

14 www.rbc.ru/politics/23/10/2019/5da726d99a79472ebf781dfb [03.11.2019].

15 S. A 6 sowie <https://www.svoboda.org/a/28223624.html> [27.11.2019].

16 <https://incrossia.ru/fly/issledovanie-kak-ustroen-biznes-strelki/> [28.05.2019].



Abb. 3: Am Prospekt Mira: Wasserfahrzeuge sorgen für saubere Straßen und reinere Luft. Häufig aus Zentralasien und dem russischen Kaukasus stammende Arbeitskräfte übernehmen die manuellen Kehrarbeiten; Foto: D. Zupan, Moskau 2019.

Ein Ziel dieser Programme war es, die „aufgeheizte“ und konflikträchtige Stimmung, die die Stadt damals prägte, zu mildern. Entsprechend waren die primären Adressaten des frühen „Modell Moskau“ die westlich-orientierten, oppositionellen Mittel- und Oberschichten, die gezielt durch diese Maßnahmen besänftigt werden sollten.¹⁷ Dies wird besonders in den vielen seither geschaffenen Treffpunkten deutlich, die westlichen Designtrends folgen und ausgestattet sind mit hippen Kaffeehausketten und Lifestyle-Produkten. Lage, Gestaltung, angebotene Funktionen sowie die hohen Preise für die zu erwerbenden Produkte und Dienstleistungen sprechen bestimmte Bevölkerungsgruppen an – besonders junge Muskoviten, Kreative und die Mittelschicht, die einen großen Teil der Opposition ausmachen – während andere Bevölkerungsgruppen, insbesondere die „unkultivierten Massen“, unerwünscht gemacht werden.¹⁸

¹⁷ M. Büdenbender/D. Zupan (s. A 5), S. 305f.

¹⁸ A. Kalyukin/T. Borén/A. Byerley (s. A 5), S. 681; siehe auch A. Zhelnina, „Hanging out“, creativity, and the right to the city: Urban public space in Russia before and after the protest wave of 2011-2012, in: *Statis* 2/1 (2014), S. 246.



Abb. 4: 2017 eröffneter Zarjad'je Park.

Der direkt neben dem Kreml gelegene Park ist das neue Wahrzeichen Moskaus;
Foto: D. Zupan, 2019.

Schließlich sollen die unter Sobjanin eingeleiteten Maßnahmen auch den Eindruck einer offenen, demokratischen Planungskultur vermitteln. Auch damit reagierten die Machthabenden auf die Forderungen der Bevölkerung nach mehr Teilhabe, die in den Protesten 2010-2012 kulminierten. Seither wurden zahlreiche Online-Plattformen geschaffen, die zur Mitwirkung einladen, und es werden öffentliche Anhörungen sowie Ausstellungen und Informationsveranstaltungen bei zahlreichen Projekten angeboten. Trotz dieser Versuche, der Bevölkerung ein Gefühl von Mitwirkungsmöglichkeit zu vermitteln, ist Stadtentwicklung in der Hauptstadt weiterhin von dem Fehlen echter Teilhabe und von zahlreichen Verstößen gegen die im Planungsrecht verankerten Mechanismen der Mitwirkung geprägt. Ein Experte im Bereich Stadtplanung und Städtebau bringt dies wie folgt auf den Punkt: „In Moskau hast Du dieses Paradox von Liberalismus und Illiberalismus, zum Beispiel beim Thema fußgängerfreundliche Stadt. All die Straßen und Stadträume werden rekonstruiert und transformiert, aber ohne in Betracht zu ziehen, was die Menschen hier eigentlich wollen. Wie in Stockholm oder Kopenhagen, aber alles in fünf Jahren. Woanders ginge das nicht so schnell. Hier geht das. Am Ende hast du all diese modernen Ideen und Konzepte, als ob es eine liberale, mo-

derne Gesellschaft gäbe. Aber umgesetzt und geplant wird alles auf eine höchst autoritäre Art und Weise.“

Fasst man zusammen, so war die Frühphase des Sobjanin'schen „Modell Moskau“ geprägt von short-term fixes mit westlichem Komfort und Ästhetik, die auf die (oppositionelle) Mittel- und Oberschicht abzielen, von „Fake-Partizipation“ und einer autoritären Umsetzung. In den letzten Jahren hat dieses Modell fast zeitgleich eine doppelte Erweiterung erfahren: Adressierten die Maßnahmen zunächst vor allem die Moskauer Opposition, die Mittel- und Oberschichten, so sollen nunmehr deutliche breitere Bevölkerungsschichten angesprochen werden. Zudem hat eine Skalierung stattgefunden. Ausgehend von Moskau ist Urbanismus mittlerweile auch auf nationaler Ebene als ein zentrales Politikfeld etabliert worden. Im folgenden Abschnitt sollen zunächst die Veränderungen innerhalb Moskaus dargestellt werden, bevor wir uns der Expansion des Modells in Russland zuwenden.

3. Veränderungen im „Modell Moskau“

Bevor wir uns mit den Trends zur Ausweitung und Expansion befassen, sollen zunächst die Hintergründe dieser Entwicklungen skizziert werden. Tatsächlich fiel es Putins Machtapparat in den letzten Jahren immer schwerer, seine Versprechen von Wirtschaftswachstum und politischer Stabilität, die die Grundlage seiner Popularität ausmachten, einzulösen. Die Annexion der Krim und die in der Folge eingeleiteten Sanktionen, sinkende Ölpreise und die Entwertung des Rubels hatten neben der zunehmenden politischen Abschottung des Landes vor allem schwerwiegende wirtschaftliche Folgen. Eine umfassende Sparpolitik wurde eingeleitet und die Ausgaben für Bildung, Gesundheit und sogar Verteidigung reduziert. Die Reallöhne sind alleine zwischen 2014 und 2015 um 9,5 Prozent gesunken,¹⁹ und der Anteil an Menschen, die unter dem Existenzminimum von 9.452 Rubel (weniger als 150 Euro) pro Monat leben, ist von 2014 bis 2015 um 20 Prozent gestiegen.²⁰ Hatten steigende Lebensstandards und ökonomische Stabilität die Loyalität breiter Teile der Bevölkerung über lange Zeit gewährleisten können, so gilt dies angesichts der aktuellen Entwicklungen nicht mehr. Maßgebliche Stützen von Putins Macht, wie zum Beispiel die Pensionsempfänger, werden immer unzufriedener und artikulieren ihren Unmut zusehends öffentlich. So kam es aufgrund der Pensionsreform 2018, die zu zahlreichen Verschlechterungen für deren ohnehin schon prekäre Situation geführt hat, zu Protesten in ganz Russland.

19 <https://themoscowtimes.com/articles/russians-real-wages-fall-95-in-2015-51571> [13.02.2017].

20 www.theguardian.com/world/2016/mar/22/millions-more-russians-living-inpoverty-as-economic-crisis-bites [25.01.2017].



Abb. 5: Veranstaltungssaal beim Moskau Urban Fest 2019.

Veranstaltung mit dem populären Blogger Il'ja Varlamov; Foto: D. Zupan, 2019.

Moskau hat sich auch hier wieder als Vorreiter im Umgang mit diesen Herausforderungen erwiesen. In Anbetracht der sich ausweitenden Unzufriedenheit konnte sich die Moskauer Stadtpolitik nicht länger lediglich darauf fokussieren, kritische Minderheiten zufriedenzustellen. Stattdessen wurde das „Modell Moskau“ weiterentwickelt, um auch die Loyalität breiter Bevölkerungsschichten sicherzustellen. Die Veränderungen, die diesbezüglich stattgefunden haben, lassen sich am besten anhand von zwei aktuellen Programmen diskutieren – „Moj Rajon“ („Mein Viertel“) und „Renovacija“ („Renovierung“).

Das Programm „Moj Rajon“, das semantisch an „Moja Ulica“ anschließt, sieht im Gegensatz zu letzterem vor allem eine Aufwertung *aller* Moskauer Stadtbezirke vor. Laut Bürgermeister Sobjanin zielt das Programm darauf ab, komfortable Lebensbedingungen in allen Bezirken Moskaus und für alle Bewohner gleichermaßen bereitzustellen.²¹ Die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse und eine gleichwertige Qualität des städtischen Umfelds soll neben einer ästhetischen Aufwertung des Umfeldes (in Form der „blagoustrojstvo“) vor allem durch die Funktionsanreicherung vieler Stadtviertel durch Kliniken, Schulen, Bibliotheken, Parks, Plätzen und Sportanlagen erfolgen.²² Im Unterschied zur Frühphase des „Modells

21 www.sobyanin.ru/districts [26.09.2019].

22 www.mos.ru/moi-raion/ [26.09.2019].

Moskau“ zielt dieses Programm nun dezidiert auf Verbesserungen für breite Teile der Bevölkerung ab, zumindest gemäß offiziellen Aussagen. Das Programm wurde im Jahr 2018 angestoßen und befindet sich derzeit in der Ausarbeitungsphase. Konkrete Projekte und Ergebnisse, die man bezogen auf die hehre Zielsetzung wird diskutieren können, sind daher erst in ein paar Jahren zu erwarten.

Ähnlich verhält es sich mit dem derzeit wohl am intensivsten diskutierten Programm, die sogenannte „Renovacija“ („Renovierung“). Das seit 2017 diskutierte Programm hat offiziell zum Ziel, die Wohnbedingungen von rund einer Million Moskoviten zu verbessern. Diese nämlich wohnen in sogenannten Chruščevkis: Wohnbauten, die auf die Regierungszeit Nikita Chruščevs und seine Wohnbauinitiative zurückgehen und zumeist in fünfgeschossiger Zeilenbauweise in Ziegel oder Betonfertigteilen errichtet worden sind. Der Großteil dieses Wohnbestandes ist in den frühen 1990er Jahren im Rahmen der Privatisierungsmaßnahmen in den Besitz seiner Bewohnerinnen und Bewohner übergegangen. Das aktuelle Programm sieht vor, einen Großteil dieses Bestands abzureißen und den Eigentümern eine mindestens gleichwertige Neubauwohnung zur Verfügung zu stellen.²³ Konkret bedeutet dies den geplanten Abbruch von rund 5.173 Wohngebäuden mit über 350.000 Wohnungen und die Umsiedlung von etwa einer Million Menschen in den kommenden 15 Jahren.²⁴

Das Programm hat die Bewohnerschaft vieler Gebäude gespalten und zu Protesten geführt: Während manche das Programm als Chance zur Verbesserung ihrer Wohnbedingungen sehen, wollen viele andere ihre Wohnungen in diesen durchgrünten, locker bebauten Nachbarschaften nicht aufgeben. Zu letzteren gehören insbesondere auch jene, die in den letzten Jahren eigene Ressourcen in die Aufwertung ihrer Wohnung gesteckt haben. Demgegenüber ist das Programm vor allem für jene, die sich eine Verbesserung ihrer Wohnbedingungen nicht selbstständig leisten können, eine attraktive Lösung. Indem es primär die breitere Bevölkerung anspricht, unterscheidet sich auch dieses Programm vom frühen „Modell Moskau“ und seinem Fokus auf bessergestellte Bevölkerungsschichten. Eine aktuelle Studie von Smith²⁵ liefert zudem den Beleg dafür, dass eine Neuorientierung der Adressaten weg von kritischen Kreisen hin zur traditionell loyalen Wählerschicht stattgefunden hat. Diese hat nachgewiesen, dass Gebäude in Bezirken mit relativ hoher Unterstützung für Putin eher in das Programm eingeschlossen wurden, als jene,

23 www.mos.ru/news/item/27607073/ [8.12.2017] sowie www.mos.ru/city/projects/renovation/garantii/ [8.12.2017].

24 www.mos.ru/city/projects/renovation/ [22.11.2019].

25 R. Smith, How the Kremlin is using the Moscow renovation project to reward and punish voters, in: PONARS Eurasia Policy Memo 513 (2018), S. 4.

die in Bezirken liegen, die in den Moskauer Bürgermeisterwahlen 2013 eine hohe Anhängerschaft des Oppositionskandidaten Aleksej Naval'nyj aufwiesen. Dies unterstütze die These, so die Autorin, dass die Verteilung öffentlicher Güter zusehends an politische Loyalität gebunden ist.²⁶ Die Ausgaben für dieses Programm sind kolossal. Alleine in den Jahren 2017 bis 2020 sollen aus dem Moskauer Stadtbudget rund 400 Milliarden Rubel in das Programm fließen, bis zum vorgesehenen Ende des Programms 2032 sollen es rund drei Billionen Rubel sein.²⁷ Entsprechend sehen viele Beobachter dieses Programm als weitere Möglichkeit für die Machthabenden, Aufträge an jene Eliten und deren Unternehmen zu vergeben, auf deren Loyalität Putins Machtapparat angewiesen ist.²⁸

Es lässt sich festhalten, dass das „Modell Moskau“ in den letzten zwei bis drei Jahren eine Veränderung gegenüber seiner Frühphase erfahren hat: Die geschilderten Programme sind nunmehr eher auf die breite, tendenziell Putin-loyale Bevölkerung und weniger auf die häufig oppositionell orientierten Mittel- und Oberschichten zugeschnitten. Entsprechend liegt auch der räumliche Fokus nicht mehr vorwiegend auf zentralen Stadtteilen, sondern zusehends auf Entwicklungen innerhalb der gesamten Moskauer Stadtfläche. Der nächste Abschnitt beleuchtet, wie im Zuge wachsenden Unmuts breiterer Bevölkerungsschichten auch in anderen russischen Städten das „Modell Moskau“ zur Anwendung kommen soll.

4. Vom „Modell Moskau“ zum „Modell Russland“?

Während Moskau und Sankt Petersburg schon immer Zentren kritischen und oppositionellen Denkens und Handelns waren, konnte sich Putins Machtapparat lange Zeit auf die Unterstützung weiter Teile des Landes verlassen. Sein „Angebot“, politische Stabilität und wirtschaftliches Wachstum zu gewährleisten, überzeugte lange Zeit vor allem in sozial, politisch und ökonomisch abgehängten Regionen. Aber auch die traditionelle Machtbasis Putins hat angesichts der anhaltenden wirtschaftlichen Krise zu bröckeln begonnen. Nicht in der Lage, seine ökonomischen und wohlfahrtsstaatlichen Versprechen auch weiterhin zu erfüllen, wird Urbanismus – wie zuvor bereits relativ erfolgreich in Moskau erprobt – zusehends auch als zentrales Politikfeld auf gesamtstaatlicher Ebene etabliert. Präsident Putin selbst hat sich 2014 dazu bekannt, indem er etwa die Schaffung komfortabler städtischer Räume in allen russischen Städten zu einer zentralen staatlichen Aufgabe gemacht

26 R. Smith (s. A 25), S. 4.

27 <https://meduza.io/news/2017/10/10/moskva-potratit-na-programmu-renovatsii-400-milliardov-rublej-za-chetyre-goda> [22.11.2019].

28 R. Smith (s. A 25), S. 2.



Abb. 6, 7: Neue „hippe“ Treffpunkte.

Zu den in den letzten Jahren neu geschaffenen Treffpunkten zählen u.a. die Aufwertung des Ermita-Gartens oder des ehemaligen, in ein Shopping- und Kreativquartier verwandeltes Industrieareal Flakon; Fotos: D. Zupan, Moskau 2019.

hat.²⁹ In seiner Maiansprache 2018 hat Putin versprochen, dass die Qualität des städtischen Umfelds in Russland bis zum Jahr 2024 um 30 Prozent steigen soll; im gleichen Zeitraum soll die Anzahl der Städte mit einer nicht komfortablen städtischen Umgebung halbiert werden.³⁰ Um dies zu erreichen, greifen die föderalen Machthabenden deutlich auf die zentralen Elemente des „Modell Moskau“ zurück und versuchen, dieses auch auf andere russische Städte zu übertragen. Geschehen soll dies unter anderem durch nationale Programme und deren Priorisierung im föderalen Haushalt, durch die Ausbildung loyaler Kader auf der lokalen Ebene, und durch die Entsendung von Expertinnen und Experten aus dem „Zentrum“ in die „Peripherien“.³¹

Ein zentraler Bestandteil ist dabei das 2017 initiierte nationale Prioritatenprojekt „Formirovanie komfortnoj gorodskoj sredy“ („Schaffung eines komfortablen städtischen Umfeldes“), mit dessen Hilfe in den kommenden Jahren eine systematische Anhebung der Qualität des städtischen Umfeldes im gesamten Territo-

29 *Kvartal*, Pravila, kotorye inmenjat izn k lucemu, in: *Kvartal – Kak privlech den’gi v gorod*, (o. J.), S. 6.

30 https://m.gazeta.ru/social/2018/10/17/12025333.shtml?fbclid=IwAR2SvZiNStqAS2wmxq-92DZ1C_XKMHFvgzF5hYmZJ2qjqQhvGxIj6D_-iVw [23.10.2018].

31 Vgl. D. Zupan / M. Gunko, Researching centre-periphery relations in Russia through the circulation of urban planning and design ideas. The case of the ‚comfortable city‘, in: *Urban Studies and Practices* (im Erscheinen).

rium der Russischen Föderation gelingen soll.³² Erreicht werden soll dies durch die Umsetzung von rund 400 Projekten der „blagoustrojstvo“ bis zum Jahr 2020, also der Schaffung und Aufwertung von Innenhöfen, Spielplätzen, Parks und Freiräumen in ganz Russland. Die Erfolge sollen anhand eines speziell dafür entwickelten „Index für ein komfortables städtisches Umfeld“ gemessen werden.³³ Die Hauptindikatoren zur Messung der Qualität des Stadtraums sind Sicherheit, Komfort, Ökologie, Identität und Vielfalt sowie eine moderne Gestaltung. Basierend auf diesen Schwerpunkten wurden in den letzten Jahren zahlreiche Städte in Russland einer Bewertung unterzogen, die online eingesehen und mit anderen russischen Städten verglichen werden kann. Die maximal erreichbare „Punktzahl“ liegt bei 360. Unter den Millionenstädten befindet sich Moskau mit 276 Punkten vor Sankt Petersburg mit 238 Punkten an der Spitze, Schlusslichter sind Perm (153 Punkte), Volgograd (116 Punkte) und Omsk (104 Punkte).³⁴ Sicher nicht zufällig ist in die Erarbeitung dieses Index, als auch in die Erarbeitung von Leitlinien für die „blagoustrojstvo“ in ganz Russland wieder das Unternehmen KB Strelka involviert. Tatsächlich hat sich das Unternehmen von Moskau ausgehend mittlerweile in das mächtigste Privatunternehmen für Stadtgestaltung und „Urbanistika“ in ganz Russland entwickelt. Viele sprechen davon, dass das Unternehmen durch seine engen Kontakte zum Machtapparat mittlerweile ein absolutes Monopol einnimmt.³⁵

Neben der „blagoustrojstvo“ stellen auch die Einbeziehung der Bevölkerung und die Stärkung von Eigenverantwortung Kernprinzipien des Programms dar. Im Zuge des Programms sollen konkrete Mechanismen zur Teilnahme der Bevölkerung in die Schaffung eines komfortablen städtischen Umfeldes entwickelt und umgesetzt werden.³⁶ Unter anderem soll diese durch Workshops und andere Events aktiv in den gesamten Planungsprozess – von der Ideenfindung bis zur Auswahl der konkreten Projekte –, aber auch in die Umsetzung von Aufwertungsmaßnahmen (z. B. der Wohnhöfe) aktiv einbezogen werden. Das zuständige Ministerium für Bauwirtschaft und Wohnungswesen hat auch einen Leitfaden erarbeitet, in dem aufgezeigt wird, wie Bewohner „Aktivisten werden und ihre Stadt unterstützen können“.³⁷ Ein zentrales Element zur Schaffung „transparenter“, „partizipativer“

32 <http://www.minstroyrf.ru/trades/gorodskaya-sreda/strategicheskoe-napravlenie-razvitiya-zhkkhi-gorodskaya-sreda/> [27.09.2019]. Auch eine Übertragung der Moskauer Renovierungs-Praxis auf andere Städte ist aktuell in Planung.

33 <https://индекс.дом.рф> [22.11.2019].

34 <https://индекс-городов.рф/#/groups/1> [22.11.2019].

35 S. A 16.

36 www.minstroyrf.ru/upload/iblock/64a/prezentatsiya-prioritetnogo-proekta-formirovanie-komfortnoy-gorodskoy-sredy-minstroya-rossii.pdf [22.11.2019].

37 S. A 36.



Abb. 8: Neue Wohnscheibe Umsiedler des Chruščevka-Programms.

18-geschossige Wohnscheibe für die ersten Umsiedler; Foto: D. Zupan, Moskau 2018.

Prozesse in Russland stellt der Einsatz moderner Informationstechnologien dar, gemeinhin unter dem Banner des E-Government diskutiert. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Online-Initiativen eingerichtet, wie das Portal „Aktivnyj graždanim“ („Aktiver Bürger“), durch die eine Einbindung in Prozesse der Stadtentwicklung ermöglicht wird.

Für die Umsetzung des Programms „Schaffung eines komfortablen städtischen Umfeldes“ werden Mittel aus dem föderalen Budget zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2018 waren das beispielsweise rund 50 Milliarden Rubel.³⁸ Beliefen sich die Ausgaben für die Aufwertung des städtischen Umfelds im selben Jahr in Moskau auf rund 257 Milliarden Rubel, so waren es in allen anderen russischen Regionen zusammengenommen 205 Milliarden Rubel.³⁹ Die Skalierung des „Modell Moskau“ zum „Modell Russland“ geht also mit einer deutlichen „Verschlankung“ einher. Empirische Studien zu den Umsetzungen außerhalb der Hauptstadt liegen noch nicht vor, die Fachgemeinschaft geht allerdings davon aus, dass lediglich „billige Abklatsche“ der Moskauer Aufwertungsprogramme entstehen werden, die kaum den lokalen Erfordernissen entsprechen werden können.⁴⁰ Trotz dieser Oberflächlichkeit

38 S. A 30.

39 <https://newizv.ru/news/city/11-10-2019/tsifra-dnya-blagoustroystvo-moskvy-stoit-dorozhe-chem-vseh-regionov-vmeste-vzyatyh> [03.11.2019].

40 Siehe zum Beispiel <https://republic.ru/posts/93305> sowie <https://republic.ru/posts/93329> [29.05.2019].



Abb. 9: Die Ausnahme: eine sanierte Chruščevka.

Diese Chruščevka befindet sich unweit des oben gezeigten Neubaus;
Foto: D. Zupan, Moskau 2018.

sieht die Fachgemeinschaft das Potential dieser Programme darin, die Gesellschaft zufrieden zu stellen. Ein ehemaliger Moskauer Stadtplaner dazu beispielsweise im Interview: „Die umgesetzten Spielplätze werden im Fernsehen gezeigt und alle sind zufrieden. So einfach ist das.“

Die Legitimierung und Stabilisierung des politischen Systems durch einen auf Komfort verengten Urbanismus-Ansatz birgt für die föderalen Machthabenden einige Vorteile. Lebenswerte Städte, wie im Komfort-Index definiert, erfordern dann anstatt umfassender sozialstaatlicher Leistungen relativ geringe staatliche Ausgaben (mit Ausnahme Moskaus), die in vereinzelte Aufhübschungsmaßnahmen fließen. Ein solch unpolitisches Verständnis von Urbanismus ermöglicht es zudem, weite Teile der ansonsten durchaus fragmentierten russischen Gesellschaft anzusprechen. Wer würde sich gegen die Schaffung komfortabler, lebenswerter Städte aussprechen? Schließlich eröffnet das Feld des Urbanismus einen Raum zur eingeforderten gesellschaftlichen Teilhabe, allerdings nur in einer Art, Weise und Tiefe, die die grundlegende Machtarchitektur nicht gefährdet oder in Frage stellt.

Ökonomisch ist die im „Modell Moskau“ und seiner Erweiterung gelungene Verengung von Urbanismus auf Komfort eine verhältnismäßig kostenschonende Strategie, um kurz- und mittelfristig die Legitimität eines populistisch-autoritären Regimes auch in wirtschaftliche Krisenzeiten aufrecht zu erhalten. Außerhalb Moskaus ist die „blagoustrojstvo“ ein vergleichsweise günstiges Instrument, das zudem relativ schnelle Resultate erzeugt und zeigt, dass sich überall im Land etwas tut. Die

Machthabenden konnten zudem feststellen, dass die eher kosmetischen Verbesserungen einen größeren Widerhall in der Bevölkerung finden, als reine Infrastrukturinvestitionen, deren positive Wirkung häufig erst nach Jahren sichtbar wird: „Die Politik erkannte, dass der alleinige Fokus auf Quantität die Bevölkerung, die Wähler, nicht länger befriedigt. Diese wollen mehr. Sie fordern eine saubere Umwelt, hochwertige öffentliche Räume usw. [...] Man kann so viel bauen, wie man will, aber „blagoustrojstvo“ hat mehr Wirkung – es ist schneller und es ist billiger – und das wurde auf nationaler Ebene erkannt“.⁴¹ Der neue „Komfort“ im städtischen Umfeld dient demnach auch dazu, den Großteil der russischen Bevölkerung, die das Putinsche Regime nicht per se und aktiv ablehnt, von der immer unbequemer werdenden wirtschaftlichen Lage abzulenken und sich deren Loyalität zu sichern.

Auch kulturpolitisch erweist sich Urbanismus bisher als Erfolgsmodell. In den letzten Jahren hat sich die russische Bevölkerung zusehends fragmentiert und aufgespalten: „Russians remain starkly divided about their [...] desirable future. More may want Russia to have a Western-style market-democratic future than any other option, but plenty also hanker for a Soviet-style system or a Russo-specific path of development.“⁴² Vor diesem Hintergrund hängt der Erfolg von Legitimierungsstrategien davon ab, möglichst unterschiedliche Schichten und Gruppierungen anzusprechen. Durch modernes Design und Hipster-Ästhetik erreicht man, wie bereits in der Frühphase des „Modell Moskau“ erprobt, die Mittel- und Oberklassen, die oftmals einen westlichen Lebensstil anstreben. Die Aufwertung des häufig vernachlässigten städtischen Umfeldes außerhalb der Stadtzentren wiederum vermag die breiten Bevölkerungsschichten anzusprechen.

Schließlich sind die Machthabenden mit der Forderung konfrontiert, Teilhabe zu ermöglichen, während sie gleichzeitig verhindern müssen, dass die resultierenden Veränderungen ihnen am Ende schaden.. Dafür eignen sich Bereiche, die den Schein von Teilhabe und Demokratie erwecken und damit den Forderungen der Bevölkerung nachkommen, ohne dabei aber das System in Frage zu stellen. Urbanismus kann ein solches Feld sein. Hier wird der Forderung der Bevölkerung nach mehr Gestaltungsmöglichkeiten nachgekommen und ihr im wahrsten Sinne des Wortes Raum für bürgerliches Engagement gegeben. Dieser allerdings unterliegt gleichzeitig der strengen Kontrolle der offiziellen Machtarchitektur. In dieser Hinsicht wird im „Modell Moskau“ und seiner Erweiterung ein Raum zur politischen Betätigung kreiert, ohne die geltenden Machtstrukturen zu berühren. Ein weiterer Vorteil für die Machthabenden liegt darin, dass durch eine zunehmende Res-

41 Interview, ehemaliger Stadtplaner und Architekt, Moskau / Samara.

42 E. Bacon, Policy changes and the narratives of Russia's think tanks, in: Palgrave Communications 4 (2018), S. 10.

pensibilisierung sowie Aktivierung der Bevölkerung staatliche Leistungen durch Eigeninitiative ersetzt werden können. So ist die Sanierung von Innenhöfen oder Grünflächen nicht mehr länger eine originäre Aufgabe des (Lokal-)Staates, sondern wird zu einer Frage des bürgerlichen beziehungsweise nachbarschaftlichen Engagements.

5. Diskussion und Ausblick

In diesem Artikel haben wir uns mit dem „Modell Moskau“, seiner Entstehung, Veränderung und Erweiterung beschäftigt. Wir haben beleuchtet, warum Urbanismus in Russland popularisiert worden ist, und gefragt, welche Rolle Stadtentwicklung in Putins polit-ökonomischen System einnimmt. Der Beitrag hat argumentiert, dass Urbanismus zu einem zentralen Bestandteil im Putinschen Russland geworden ist und eine wichtige Funktion in der Stabilisierung und Legitimierung dieses zunehmend autoritären Systems einnimmt.

Konkret konnten wir folgende Entwicklung rekonstruieren: Zielte das „Modell Moskau“ in seiner Frühphase vor allem auf die Befriedung der Eliten und Opposition ab, so wurde es angesichts der fortschreitenden sozio-ökonomischen Krise zusehends auf breitere Bevölkerungsschichten in Russlands Hauptstadt ausgeweitet. Im Zuge dessen hat auch eine Verengung von Stadtentwicklung auf Fragen des Komforts stattgefunden, womit von Austeritätspolitik und profunden Missständen und Ungleichheiten abgelenkt werden soll. Da diese Missstände auch außerhalb Moskaus zu Unmut in der Bevölkerung geführt und die Machtbasis Putins ins Wanken gebracht haben, haben die föderalen Machthaber das „Modell Moskau“ als Vorlage für Stadtentwicklung in ganz Russland aufgegriffen. Denn das unter Bürgermeister Sobjanin entwickelte Modell hatte sich in Moskau als relativ erfolgreich erwiesen: Der Moskauer Stadtumbau hat der politischen Führung viel Lob eingebracht und deren Beliebtheit in der Bevölkerung gesteigert.⁴³ Vor diesem Hintergrund kann in den letzten Jahren eine von Moskau ausgehende Skalierung dieses Modells auf gesamtstaatliche Ebene beobachtet werden. Auch wenn die Ressourcen, die russlandweit zu diesem Zweck aufgewandt werden, weit hinter den finanziellen Möglichkeiten Moskaus zurückbleiben, hat die Skalierung des Modells Urbanismus zu einem zentralen Politikfeld in ganz Russland werden lassen. Auf Fragen des Komforts verengt, soll dieses die Loyalität der aktiven und passiven Anhänger*innen Putins im ganzen Land sichern helfen und damit beitragen, den politischen Status Quo aufrecht zu erhalten.

43 Siehe zum Beispiel eine Umfrage des Levada-Institutes: www.levada.ru/2019/05/30/moskvichi-nazvali-parkovki-i-shtrafy-samymi-ostryimi-problemami-goroda/ [22.11.2019].

Obwohl das Programm in Moskau als Erfolg gefeiert wird, lassen sich sowohl in der Hauptstadt als auch in der Erweiterung des Programms in Russland Grenzen erkennen. Die anhaltende Wirtschaftskrise und der zunehmend autoritäre Charakter der russischen Politik werfen die Frage auf, wie lange eine oberflächliche, auf Komfort verengte Stadtentwicklungspolitik von den Konsequenzen einer anhaltenden Wirtschaftskrise ablenken, bzw. kritische Stimmen durch die Simulation von Demokratie befrieden kann.

In der Tat haben sich in den letzten Jahren „Komfort“ und „blagoustrojstvo“ als zentrale Begriffe etabliert, die eine Steigerung des Wohlbefindens der Bevölkerung versprechen. Ob diese Strategie langfristig davon ablenken kann, dass der Staat seine Aufgaben einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum, guten Schulen, Transportinfrastruktur und Arbeitsplätzen nicht nachkommt, bleibt abzuwarten. Gleichzeitig werden die Gräben zwischen der Forderung und der Umsetzung echter Partizipation in einem zusehends autoritären Staat offenbar. Sind Offenheit, Transparenz und Partizipation zu neuen Schlagworten geworden, so zeigt sich im Zuge der Projektumsetzungen, dass Stadtentwicklung auch weiterhin technokratisch, von einem kleinen Expertenkreis, intransparent und ohne echte Teilhabemöglichkeiten für die Bevölkerung betrieben wird. Im Unterschied zur westlichen Praxis des „open government“, der als komplementärer Mechanismus zur demokratischen Regierungsführung, freien Wahlen, unabhängigen Medien und Rechtsstaatlichkeit dient, ist er in Russland als Substitutionsmechanismus für echte Demokratie konzipiert.⁴⁴ Echte Partizipation innerhalb des aktuellen politischen russischen Systems kann nicht stattfinden, da sie immer auch die Möglichkeit profunden Wandels beinhaltet. Insofern muss Partizipation auf oberflächliche Bereiche beschränkt bleiben. Diese Widersprüche bleiben selbstverständlich auch einem wachsenden Teil der russischen Bevölkerung nicht verborgen. Dennoch werden – selbst wenn vorerst nur oberflächlich zugelassen – in solchen Initiativen demokratische Prozesse und Auseinandersetzung praktiziert, die möglicherweise zu Verstetigung und Ausweitung führen könnten. Zukünftige Forschung könnte entsprechend der Frage nachgehen, inwiefern eine solche „Simulation“ von Demokratie dennoch langfristig Potential zu profundem Wandel in sich trägt.

44 V. Gel'man, The vicious circle of post-Soviet neopatrimonialism, in: *Post-Soviet Affairs* 32/5 (2016), S. 466.

Von der kompakten zur umlandverflochtenen Stadt **Leitbildwechsel in der Generalbebauungsplanung** **der Hauptstadt der DDR, Berlin, 1969-1976**

Eine nicht unwesentliche Aufgabe der langfristigen und großräumigen Stadtplanung, und das gilt natürlich auch für die Generalbebauungsplanung, besteht darin, die allgemeinen Leitvorstellungen der Stadtentwicklung in rahmensetzende räumliche Leitbilder zu transferieren. So können die unterschiedlichen räumlichen Entwicklungsansätze und -ziele in einer einfach lesbaren Planaussage verdichtet sowie in ihren vielschichtigen und integrativen Abhängigkeiten wesentlich deutlicher dargestellt werden als durch entsprechende verbale Ausdeutungen. Das gilt insbesondere für jede Form von Raumbezug. Die Vorzüge solcher Darstellung liegen vor allem auch in der ausdrücklichen Aussagebegrenzung und der möglichen Überhöhung der beabsichtigten räumlichen Orientierungen. Räumliche Leitbilder haben als „Modelle der Stadtentwicklung“ assoziative Effekte und bringen induktive Erkenntnisse. Insofern ist das Leitbild der räumlichen Entwicklung der Stadt auch ein Schlüssel zum besseren Verständnis vieler raumbezogener politischer Entwicklungsfragen.

Leitbild einer räumlich begrenzten „kompakten Stadt“ (1969)

Am 15. Februar 1968 waren der Generalbebauungsplan und der Generalverkehrsplan der Hauptstadt der DDR, Berlin, vom Ministerrat der DDR und dem Magistrat von Groß-Berlin beschlossen worden. Es waren die ersten nach der Gründung der DDR 1949 erarbeiteten Planungsdokumente, die ausdrücklich nur auf das Hoheitsgebiet der DDR begrenzt waren. Sie legten den raumplanerischen Rahmen für die zukünftige Stadtentwicklung (15-20 Jahre) fest und gaben darüber hinaus, das war neu in der langfristigen Stadtplanung, Investitions-Orientierungen für das geplante Stadtterritorium bis zum Jahr 1980.

Das darin enthaltene stadtplanerische Leitbild, dargestellt im Plan der Struktur und Komposition (Abb. 1), war sehr ambitioniert. Ausgehend von einer wachsenden Bevölkerungszahl bis zu 1,2 Mio. Einwohnern wurde auf eine „kompakte



Abb. 1: Stadtplanerisches Leitbild: Plan der Struktur und Komposition.

Grafik: K. Dutschmann / M. Zache, in: Generalbebauungsplan – Generalverkehrsplan Berlin, Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, Kap. 4, hrsg. vom Magistrat von Groß-Berlin, Bezirksbauamt, Bereich Städtebau und Architektur, März 1969.

Stadt“ orientiert. Das Ziel dieses Leitbildes war es, den Siedlungsflächenverbrauch so gering wie möglich zu halten und die räumliche Ausdehnung der Netze der technischen Infrastruktur zu begrenzen. Es sollte eine Stadt der kurzen Wege entstehen. Zwar wirkte auch hier die „autogerechte“ Weiterentwicklung des in den 1950er Jahren noch gemeinsam von „Ost“ und „West“ für die Gesamtstadt erdachten Straßennetzes, aber – sich deutlich davon abhebend – sollte die wachsende Mobilität

(Steigerung der Beförderungsfälle auf das 1,3-fache) durch ein verdichtetes Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gewährleistet werden. Ziel war es, die ÖPNV-Erreichbarkeit für alle Baugebiete der Stadt deutlich zu verbessern. Dazu sollten die Einzugsbereiche der S- und U-Bahn um ca. 80 Prozent erweitert und der Kfz-Pendlerverkehr aus dem Umland durch ein Park-and-Ride-System an der Grenze der bebauten Stadt durch das ÖPNV-Netz abgefangen und auf das Schnellbahnnetz umgelagert werden.

Das Leitbild der „kompakten Stadt“ sollte auf eine recht radikale Art durchgesetzt werden. Erstens war für alle zukünftigen Neubauwohngebiete eine hohe Einwohnerdichte von 350 bis 450 Einwohner pro Hektar vorgesehen. Dies galt insbesondere auch für den Ersatzneubau in den zu „sanierenden“ Altbaugebieten. Was zweitens weniger bekannt ist: Alle Kleingartenflächen und auch die dünn besiedelten Einfamilienhausgebiete, vorrangig im Einzugsbereich der Schnellbahnnetze der kompakten Stadt, sollten konsequent und hochverdichtet überbaut werden. Das damalige Argument dafür war, dass ja die verkehrliche und stadttechnische Erschließung von der gesamten Gesellschaft zu tragen wäre, was eine weiterhin privilegierte primär private Nutzung von Grün- und Freiflächen in Einfamilienhausgebieten und Kleingartenanlagen ausschließen muss. Zum anderen wurde argumentiert, dass die bestehenden ausgedehnten Flächen mit niedrigen Einwohnerdichten wegen ihres zu geringen Passagieraufkommens den weiteren wirtschaftlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs verhindern würden. Die damit verbundene indirekte Stimulanz des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs mit seinen negativen ökologischen Folgen und dem steigenden Flächenverbrauch sollte jedoch unbedingt vermieden werden. Mit anderen Worten: Das Leitbild orientierte auf einen radikalen Abbau privater Nutzungen von Grund und Boden zu Gunsten einer maximalen öffentlichen Nutzung. Entsprechend wurden in der Planung der weitere Einfamilienhausbau und die Neuanlage von Kleingartenflächen ausgeschlossen (Abb. 2).

Paradigmenwechsel in der Baupolitik zugunsten einer „räumlich wachsenden“ Stadt

Der am Leitbild „kompakte Stadt“ orientierte Wiederaufbau der Stadt von innen nach außen war wegen des zu geringen Wohnungsreingewinns und des zu großen Verlagerungsaufwands für das Gewerbe bereits Ende der 1960er Jahre kritisch gesehen worden. Was aber noch entscheidender war: Die Haltung zum Altbau und zu den Altbaugebieten hatte sich dramatisch geändert.

Seit Mitte der 1960er Jahre verstärkte sich in der DDR die Fachdiskussion über den Umgang mit der Altbauseubstanz vor allem unter dem Aspekt einer

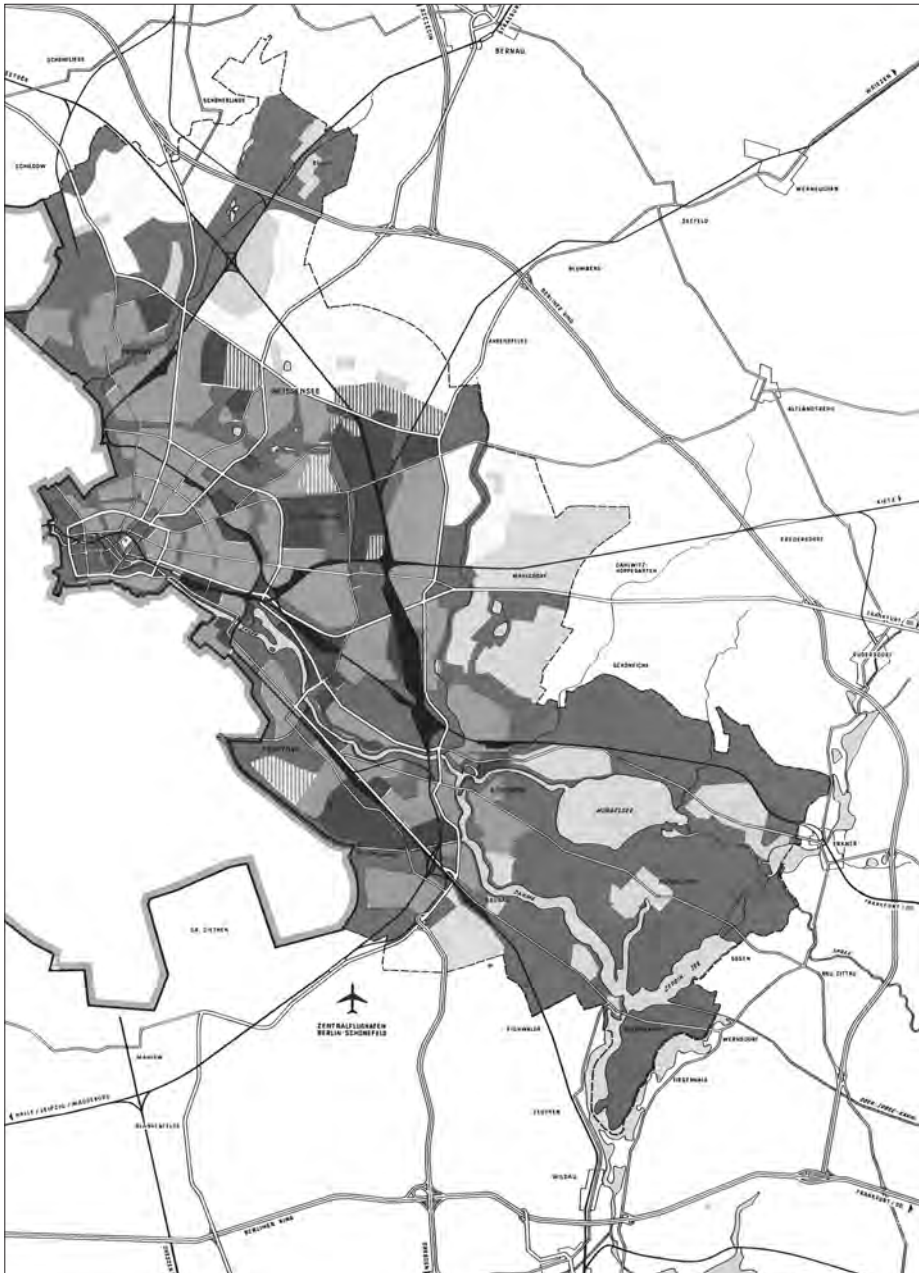


Abb. 2: Plan der Flächennutzung; aus: Generalbebauungsplan – Generalverkehrsplan Berlin, Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, Kap. 6, hrsg. vom Magistrat von Groß-Berlin, Bezirksbauamt, Bereich Städtebau und Architektur, März 1969.

planmäßigen Wohnungsgrundfondsentwicklung. Diese gesamtgesellschaftliche Sicht führte zur rechnergestützten Ausarbeitung von Strategien zur bedarfsgerechten Entwicklung des Wohnungsbestandes bis zum Jahr 1990 und später dann bis zum Jahr 2000. Mit Hilfe dieser Berechnungen konnte nachgewiesen werden, dass ein vernünftiger Umgang mit dem Bestand zyklisch immer wieder Instandhaltungen und Instandsetzungen notwendig macht. Es wuchs die Erkenntnis, dass letztendlich nicht durchgeführte Reparaturen und fehlende qualitative Anpassungen an den Bedarf unübersehbare materielle und soziale Schäden zur Folge hätten. Brisanter war noch die Erkenntnis, dass nur mit Neubauten allein grundsätzlich keine Bedarfsdeckung erreicht werden kann. Dieser grundfondsbezogene komplexe und nachhaltige Ansatz war damals neu.

Die Erhaltung und die immer wieder notwendige an die sich stetig wandelnden Nutzungsansprüche angepasste Ertüchtigung der Altbausubstanz musste dringend, so das Rechenergebnis, in der Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt werden. Aus gesamtgesellschaftlichen Erwägungen war ein Paradigmenwechsel weg vom flächenmäßigen Abriss der Altbauten für Neubau hin zur generellen Erhaltung der Nutzung der Altbausubstanz unumgänglich geworden. Es war klar, dass dieser Paradigmenwechsel in der Baupolitik wegen des noch gewaltigen Umfangs des Altbaubestandes beachtliche volkswirtschaftliche Auswirkungen haben musste.

Zur Prüfung der technischen Möglichkeiten, der Erkundung von finanziellen und materiellen Aufwendungen, der Aufdeckung möglicher sozialer Konflikte sowie zur Entwicklung von realisierbaren städtebaulichen Lösungen wurde ein Pilotprojekt vorbereitet. Ausgewählt wurde das Gebiet um den Arnimplatz im Nordwesten des Berliner Stadtbezirks Prenzlauer Berg. Bisher war es üblich, wenn man sich für den Erhalt eines Altbaublockes entschieden hatte, den Altbaublock zu entkernen und die Erhaltung und Modernisierung auf die „bessere“ Randbebauung zu beschränken. Das führte unter dem Schlachtruf „Licht, Luft und Sonne“ mindestens zu einer Halbierung des Wohnungsbestandes und natürlich auch der Einwohnerzahlen. Diese Art der „Modernisierung“ war u. a. am Arkonaplatz in Ost-Berlin bereits begonnen worden. Im Gegensatz dazu wurde am Arnimplatz erstmalig eine neue komplexere Zielstellung durchgesetzt. Der Abriss der Altbausubstanz war auf ganz wenige Objekte mit sehr schlechtem Bauzustand und geringster Ausstattung im Inneren der Baublöcke zu begrenzen. Der restliche Bestand, auch im Blockinneren, war instandzusetzen und zu modernisieren. Für den so weitestgehend stabilisierten Wohnungs- und Einwohnerbestand waren, den Orientierungswerten für die Neubaugebiete folgend, entsprechende gesellschaftliche Einrichtungen (Kindereinrichtungen, Schulen, Kaufhallen u. a.) zum Teil neu zu errichten. Hier wirkten also noch die Grundsätze, die mit der „kompakten

Stadt“ formuliert wurden. Mit dem Magistratsbeschluss vom 9. Mai 1972 wurde die städtebauliche und sozialpolitische Konzeption für den Arnimplatz bestätigt und ihre Realisierung beschlossen. Dies war de facto die erste praktizierte behutsame Stadterneuerung in Berlin. Die „12 Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung“ für den Westteil der Stadt wurden erst elf Jahre später vom West-Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen.

Abgesichert durch das erfolgreiche Experiment „Arnimplatz“ und gestützt auf die positiven Reaktionen der Bevölkerung war ab 1973 die Erhaltung und Modernisierung der Altbauwohngebiete zur offiziellen Bauaufgabe in Ost-Berlin geworden. Das ursprüngliche Planungskonzept, den wachsenden Wohnungsbedarf vorrangig durch hochverdichteten Ersatzneubau im Bestand der Stadt zu realisieren, war nicht mehr möglich. Denn trotz weitgehender Erhaltung der Altbauten nahmen sowohl der Wohnungsbestand, u. a. durch Wohnungszusammenlegungen, als auch die Bevölkerungszahl, u. a. durch geringere Wohnungsbelegungen, erheblich ab. Auch die recht zögerlich beginnende Neubebauung der relativ dünn besiedelten Einfamilienhausgebiete mit Mehrfamilienhäusern war nicht mehr durchsetzbar.

Der wachsende Wohnungsbedarf aus dem Altbaubestand und der wachsende Bedarf aus dem Bevölkerungszuwachs der Stadt konnte trotz massenweiser Überbauung der innenstadtnahen und ÖPNV-erschlossenen Kleingartenflächen nicht mehr ausgeglichen werden. Um den angestrebten Wohnungszuwachs zu garantieren, war eine Siedlungserweiterung am Stadtrand unumgänglich geworden. Zwar lagen die ersten neuen Baugebietsflächen Marzahns noch auf den Bauflächen der geplanten kompakten Stadt, aber ein weiterer Zuwachs von Wohngebietsflächen, um den Bedarf der prognostizierten steigenden Bevölkerung abzusichern, war langfristig mit dem Generalbebauungsplan aus dem Jahre 1969 nicht mehr möglich.

Leitbildwandel durch eine BdA-Initiative

Der Generalbebauungsplan 1969 war traditionell wie in den fünf Jahrzehnten davor auch von der Bauabteilung der Stadt Berlin, in diesem Fall unter direkter Leitung des Chefarchitekten von Groß-Berlin, ausgearbeitet worden. Auch in den anderen Städten der DDR war es die Aufgabe der Stadträte für Bauwesen, die dafür ihre Stadtplanungsabteilungen mit einem Chefarchitekten an der Spitze hatten, die Generalbebauungsplanung auszuarbeiten.

Wegen Berlins besonderem Stellenwert im Planungssystem der DDR drängte die Staatliche Plankommission (SPK) darauf, die künftige „Generalplanung“ für Berlin in ihren Aufgabenbereich zu übernehmen. Es kam zu einem internen Machtgeangel zwischen dem Ministerium für Bauwesen und der SPK sowie den politisch Verantwortlichen im ZK der SED um die künftige Planungshoheit. Die SPK siegte.

In der Folge wurde am 15. Juli 1973 die Ausarbeitung des Generalbebauungsplans dem Bauwesen und damit dem Chefarchitekten entzogen und der neu gebildeten Abteilung Generalplanung in der Bezirksplankommission (BPK) samt Personal zugeordnet. Die SPK hoffte mit der ihr untergeordneten Berliner BPK den Politbürobeschluss vom 27. März 1973 zur Ausarbeitung des neuen Generalbebauungsplanes für Berlin besser zu kontrollieren und leistungsstark umsetzen zu können. Immerhin galt es, das umfängliche Wohnungsbauprogramm für den Zeitraum von 1976 bis 1980, das der IX. Parteitag der SED beschließen wollte, planerisch abzusichern.

Statt der gewünschten Beschleunigung der Ausarbeitung des „Generalplans der Hauptstadt“ traten jedoch wegen der organisatorischen Neuordnung des Planungsprozesses und der zweifellos fehlenden städtebaulichen Kompetenz in der BPK erhebliche Zeitverzögerungen ein. Verschärft wurde diese Situation, als das Politbüro der SED am 3. Februar 1976 und die Berliner Bezirksdelegiertenkonferenz der SED am 27. März 1976 das Programm „Aufgaben zur Entwicklung der Hauptstadt der DDR – Berlin – bis 1990“ beschlossen hatten. Das Wohnungsneubauvolumen wurde nochmals erheblich erhöht und der Planungshorizont um 10 Jahre verlängert. Die Unterschätzung städtebaulicher Belange in der langfristigen Planung durch die BPK wurde vollends sichtbar. Nach fast dreijähriger Arbeit war die für das Jahr 1980 geplante Fertigstellung des neuen Generalbebauungsplanes wegen der immer noch fehlenden Zielanpassung des langfristigen räumlichen Leitbildes und der damit fehlenden Standorte für den Wohnungsbau ernsthaft gefährdet. Der Generalbebauungsplan aus dem Jahre 1969 mit seinem Leitbild „kompakte Stadt“ war nicht nur aus politischen Gründen, sondern auch aus technischen und ganz praktischen Erwägungen an seine Grenzen gestoßen. Er war nicht fortschreibungsfähig.

1976 fehlte es immer noch an einem rahmensetzenden Planungsdokument, das in der Lage war, das anstehende Wohnungsbauprogramm ab 1981 abzusichern. Generell fehlte eine neue Vision der Stadtentwicklung, ein neues Leitbild. Diese kritische Situation war zu erwarten gewesen, denn meine gesamtstädtischen Reproduktionsberechnungen zum Wohnungsfonds Berlins hatten mir schon Anfang der 1970er Jahre deutlich gemacht, dass der gewaltige Fehlbedarf an Wohnungen auch bei kompromissloser Erhaltung der Altbausubstanz einen umfänglichen Wohnungsneubau auf Flächen der Stadterweiterung notwendig machen würde. Als Mitautor des Leitbildes der kompakten Stadt war mir diese Erkenntnis durchaus schmerzlich, denn dieses Leitbild musste ersetzt werden. Das wird durch meine Skizze aus dem Jahre 1975 verdeutlicht, in der ich das alte Leitbild einem möglichen anderen neuen Leitbild der Stadtentwicklung plakativ gegenübergestellt habe (Abb. 3).

Meine Möglichkeiten, die langfristige städtebauliche Planung mitzugestalten, waren indes sehr gering geworden. Die Funktion eines stellvertretenden Abteilungs-

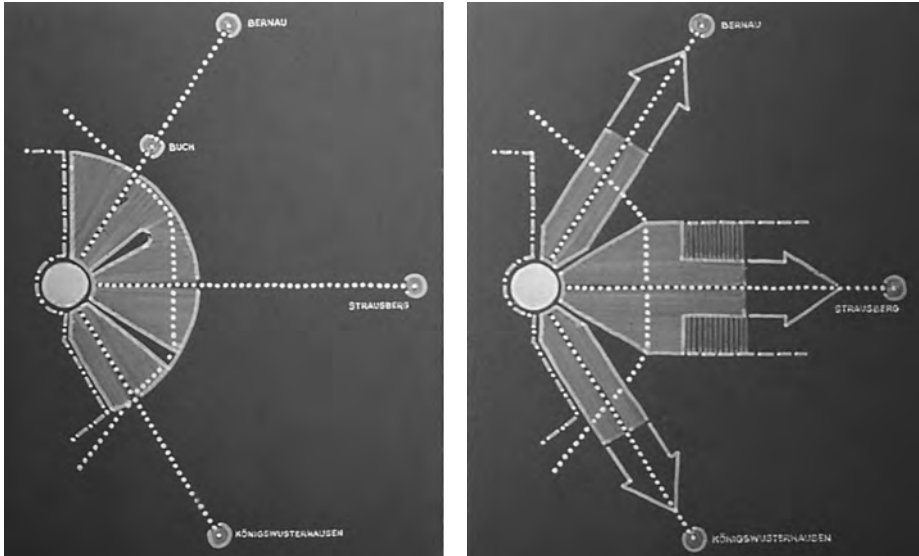


Abb. 3: Schematische Darstellung des Leitbildwechsels von der „kompakten“ Stadt zur umlandverflochtenen“ Stadt; Grafik: M. Zache, 1975.

leiters für Generalbebauungsplanung hatte ich 1973 verloren, als ich die Neuordnung der Generalbebauungsplanung zur Bezirksplankommission nicht akzeptierte und beim Städtebau geblieben war. Meine damalige Dienststellung als Bereichsleiter für komplexe Stadtgestaltung im neu gegründeten Büro für Städtebau gab mir kaum Spielraum, mich aktiv an der Ausarbeitung von Grundsatzfragen der Generalbebauungsplanung zu beteiligen. Die schleppende und in meinen Augen inkompetente Bearbeitung des Generalbebauungsplanes ermutigte mich, einen recht ungewöhnlichen anderen, aber für DDR-Verhältnisse durchaus typischen außerdienstlichen „gesellschaftlichen Weg“ zu gehen. In Zusammenarbeit mit meinem damaligen Stellvertreter Bodo Freyer und dem Verkehrsplaner Hans-Joachim Ritter erarbeitete ich außerhalb meiner Dienstaufgaben ein neues räumliches Leitbild „Zur langfristigen städtebaulichen Entwicklung der Hauptstadt der DDR, Berlin“ in Form von Thesen und ein Flächennutzungskonzept im Maßstab 1:25.000. Deklariert als „Initiative zum IX. Parteitag der SED“ und abgestimmt mit dem Berliner Vorstand des Bundes der Architekten (BdA) der DDR wurde dieses Material in den BdA-Gremien der Berliner Stadtplaner und Architekten diskutiert. Am 30. April 1976 wurde es dann dem Berliner BdA-Vorstand zur offiziellen Weiterreichung an den Oberbürgermeister von Berlin und dem 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED übergeben. Ein ungewöhnlicher und für mich durchaus riskanter Schritt am Rande eines Disziplinarverfahrens.

Leitbild für eine räumlich wachsende, mit dem Umland verbundene Stadt (1976)

Mit den Thesen „Zur langfristigen städtebaulichen Entwicklung der Hauptstadt der DDR – Berlin“ wurde 1976 in Abkehr vom Leitbild der „kompakten Stadt“ ein neues Leitbild kreiert. Es durchbrach den imaginären Kordon der gleichmäßigen, in alle Richtungen begrenzten Stadt und eröffnete neue radial orientierte Raumentwicklungen, um insbesondere den Wohnungsbau als die in den nächsten Jahren wesentlichste stadtbildende Funktion mit 200.000 bis 230.000 WE Neubau und 100.000 WE Modernisierung bis 1990 städtebaulich zu bewältigen.

Das neue Leitbild reagierte auf den großen Wachstumsschub und kanalisierte ihn räumlich in Richtung auf die bereits historisch gewachsenen Siedlungsbänder entlang der Trassen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). So entstand eine langfristig tragfähige Raum- und Funktionsverknüpfung von Stadt und Umland, die ganz bewusst auf eine einschränkende Wirkung durch administrative Grenzen verzichtete. Dieses Leitbild war für Berlin keine Neuentdeckung, denn schon in den 1920er Jahren wurden solche Verflechtungsmodelle mit dem Umland als sogenannte „Sternmodelle“ diskutiert. Was aber neu war, war der Ansatz, den Massenwohnungsbau ohne Absenkung der Bebauungsdichten am „Stadtrand“ in den von Schnellbahnen erschlossenen Siedlungsbändern anzuordnen. Ein energisches Statement gegen das sogenannte „vorstädtische“ Bauen der bekannten Sternmodelle.

Das Berliner Verkehrsnetz, insbesondere die Netze und Anlagen des ÖPNV, konnte so seinen Funktionen als wesentliches Element der Stadtstruktur und Träger der Kommunikation zwischen städtischen Hauptfunktionen und dem Umland voll gerecht werden. Die vorgeschlagenen Entwicklungsräume in ihrer räumlichen Differenziertheit waren: der Nord-Ost-Raum mit Prenzlauer Berg, Pankow, Weißensee, Niederschönhausen, Buchholz, Heinersdorf, Blankenburg, Karow und Buch; der Ost-Raum mit Friedrichshain, Hohenschönhausen, Lichtenberg, Friedrichsfelde, 9. Stadtbezirk (Marzahn), Karlshorst, Falkenberg, Kaulsdorf und Mahlsdorf; der Süd-Ost-Raum mit Friedrichshain, Treptow, Schöneweide, Johannisthal, Adlershof, Köpenick, Altglienicke, Grünau und Bohnsdorf. Verbunden mit dem komplexen Wohnungsbau sollte das S- und U-Bahnnetz weiter ausgebaut und wirtschaftlich genutzt werden. Einer bedarfsgerechten Wohnungsbauentwicklung wurden mit diesem Leitbild keine künstlichen Grenzen gesetzt. Im Sinne der zweckmäßigen räumlichen Zuordnung der Funktionen Arbeiten und Wohnen und der Reduzierung der Reisezeiten innerhalb der Stadt war es insbesondere auch notwendig, im Süd-Ost-Raum der Hauptstadt weitere Wohngebiete zu entwickeln und gleichzeitig auch neue Arbeitsstättengebiete im Nord-Ost-Raum der Stadt im



Abb. 4: Konzept zur langfristigen städtebaulichen Entwicklung der Hauptstadt der DDR-Berlin. Der Originalplan ist in Buntpapier-Klebetchnik im Maßstab 1: 25.000 hergestellt und trägt den Vermerk: „Ausgearbeitet im Rahmen der BdA-Initiative zum IX. Parteitag der SED. Dipl. Arch. Manfred Zache, Dr. Ing. Bodo Freyer, Dipl. Ing. Hans-Joachim Ritter, Büro für Städtebau beim Magistrat von Groß-Berlin, Bezirksbauamt“. Berlin 30.04.1976.

Zusammenhang mit Verlagerungsmaßnahmen in den innerstädtischen Umgestaltungsgebieten (Prenzlauer Berg) auszuweisen.

Ein weiteres Merkmal des Leitbildes war die Bestimmung weniger intensiv erschlossener Radialräume zwischen den Siedlungsachsen als Frei- und Ausgleichsräume der Erholung und auch der Landwirtschaft. Diese sollten gleichzeitig als Klima- und Vegetationsschneisen wichtige bioklimatische und ökologische Funktionen im Siedlungskörper erfüllen.

Dem insgesamt 14-seitigen Thesenpapier war eine darauf aufbauende „Konzeption zur langfristigen städtebaulichen Entwicklung der Hauptstadt der DDR – Berlin“ in Form eines Flächennutzungsplanes beigelegt (Abb. 4). Besonders dieser Plan erregte Aufsehen. Er wurde zwar außerhalb des Bundes der Architekten nicht veröffentlicht, erreichte aber trotzdem einen großen Teil der an der Stadtplanung beteiligten Kollegen und auch die entsprechenden Fachgremien in der Bauakademie der DDR. Die Akzeptanz des Materials war groß und unterstützte so den notwendigen Leitbildwechsel für die Generalbebauungsplanung in Berlin. Gleichzeitig wurde es zum Referenzmaterial für die Leistungsfähigkeit der Stadtplaner im Büro für Städtebau. Offensichtlich gab es für den neuen Planungsansatz mächtige Unterstützer im Ministerium für Bauwesen der DDR und der Bauakademie sowie eine entsprechende Befürwortung durch den 1. Sekretär der SED Bezirksleitung Berlin, wie die nachfolgenden Entscheidungen zur Neuordnung der Generalbebauungsplanung in Berlin belegen.

Umsetzung des neuen Leitbildes in der Generalbebauungsplanung seit 1977

Nach dem IX. Parteitag der SED fasste das Sekretariat des ZK der SED am 22. Dezember 1976 den „Beschluss zur Ausarbeitung des Generalbebauungsplanes für den Zeitabschnitt bis 1980, einschließlich der nach 1980 für die Bebauung freizuhaltenen Trassen und Standorte“. Bereits im Februar 1977 wurde dazu der Bereich Generalbebauungsplanung im Büro für Städtebau der Hauptstadt der DDR, Berlin, unter meiner Leitung neu gebildet. Am 1. September 1977 erhielt ich dann auch die offizielle Berufung zum Stellvertretenden Chefarchitekten für Generalbebauungsplanung. Mein unkonventioneller Einsatz für den notwendigen Leitbildwechsel in der Generalbebauungsplanung war also erfolgreich. Der neue Generalbebauungsplan konnte auf der Grundlage des neuen Leitbildes entsprechend Magistratsbeschluss 148/78 vom 5. April 1978 „in Wechselwirkung zum Generalverkehrsplan und zum Komplexplan der Stadttechnik sowie in enger Zusammenarbeit mit der Bezirksplankommission und allen Fachabteilungen des Magistrats“ erarbeitet werden. Die Bearbeitungszeit war außerordentlich knapp bemessen, aber dank meiner

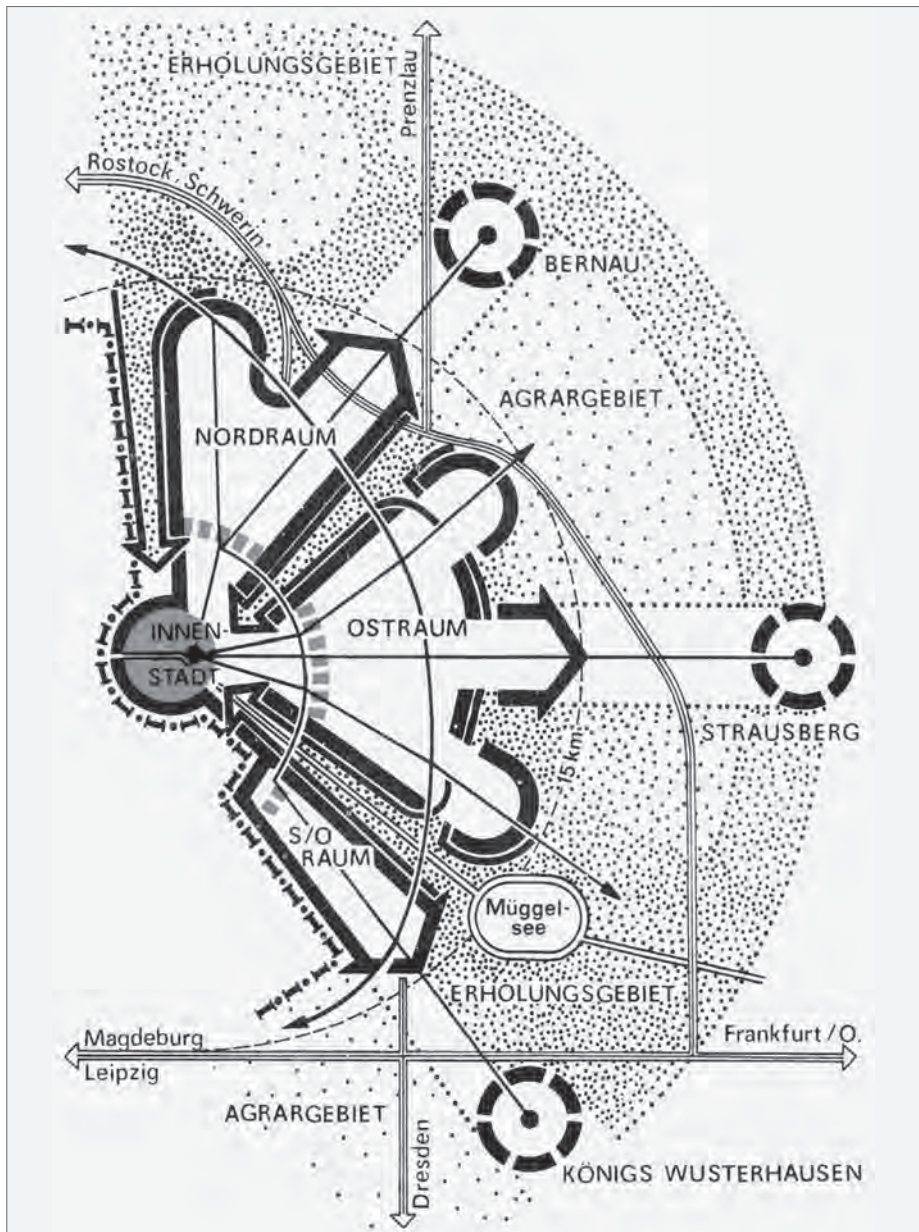


Abb. 5: Schema der räumlichen Gliederung und Entwicklung der Stadt.

Grafik: M. Zache, in: M. Zache / B. Freyer, Grundlinie zur städtebaulich-architektonischen Gestaltung – Berlin, Hauptstadt der DDR, S. 7, hrsg. vom Magistrat von Berlin, Hauptstadt der DDR, Bezirksbauamt, Büro für Städtebau, September 1984..

gründlichen Vorarbeit mit dem Thesenpapier konnten wir den Generalbebauungsplan fristgerecht fertigstellen. Er wurde am 2. Mai 1979 zur Beschlussfassung, allerdings dann mit dem erweiterten Planungshorizont 1990, eingereicht und am 29. Januar 1980 vom Ministerrat der DDR beschlossen.

Der Generalbebauungsplan (Zieljahr 1990) berücksichtigte ein Bevölkerungswachstum von 1,15 Mio. Einwohnern im Jahr 1980 auf ca. 1,28 Mio. Einwohner im Jahr 1990. Für die dafür notwendige Erhöhung des Wohnungsbestandes von 472.000 WE (1980) auf 600.000 WE (1990) wurden entsprechende Bauflächen für annähernd 150.000 neue Wohnungen, Gemeinbedarfseinrichtungen, Arbeitsstätten sowie Grün- und Freiflächen ausgewiesen und gesichert. Die Flächenvorsorge mit einem Gesamtumfang von 1.900 Hektar (davon 400 Hektar für Stadttechnik und Verkehr) betraf vorrangig landwirtschaftlich genutzte Flächen. Berlin sollte trotzdem eine grüne Stadt bleiben. Allein für die neuen Wohngebiete wurden zusätzlich 1.000 Hektar Grün- und Erholungsflächen geplant, so dass bis 1990 ein Zuwachs auf ca. 13.000 Hektar erreicht wurde. Die neuen Flächen sollten den großräumigen Verbund der geplanten Grünzüge ergänzen und das Bioklima der Stadt merklich verbessern. Insgesamt wurden bis 1990 ca. 1.800 Hektar neue Flächen für Arbeitsstätten vorrangig am Stadtrand vorgesehen. Um günstige Lagebeziehungen zu den Wohngebieten zu gewährleisten, wurden sie im direkten Verbund mit den neuen umfänglichen Wohngebieten angeordnet.

Ab 1982 entstand in Vorbereitung des folgenden neuen Generalbebauungsplanes mit dem Zeithorizont 2000 unter meiner Leitung und einer ressortübergreifenden Beteiligung einer Vielzahl von Mitarbeitern des Büros für Städtebau die „Grundlinie zur städtebaulich-architektonischen Gestaltung der Hauptstadt der DDR, Berlin“. In dieser Grundlinie wurde dann erstmals das neue Leitbild, dem die Generalbebauungsplanung seit 1980 folgte, unter der Bezeichnung „Schema der räumlichen Gliederung und Entwicklung der Stadt“ dargestellt und veröffentlicht (Abb. 5).

AUTORINNEN / AUTOREN

Dr. Mirjam Büdenbender

Promovierte Geografin und Referentin für die SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag. In ihrer wissenschaftlichen Tätigkeit befasst sie sich vor allem mit internationalen Perspektiven zur Wohnungs- und Stadtpolitik.

Lena Horst

Lena Horst, geb. 1990 in Soltau, hat ihr Bachelorstudium Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg und der Universidad de Buenos Aires absolviert. Ihren Master Stadt- und Regionalplanung schloss sie 2019 an der TU Berlin ab. Die Masterarbeit zur Peter-Poelzig-Siedlung wurde von Frau Prof. Dolf-Bonekämper betreut. Lena Horst arbeitet seit 2018 im Bereich der Städtebauförderung und Partizipation in einem privaten Planungsbüro in Berlin.

Hannah Münzer

Hannah Münzer, geb. 1990 in Köln, hat an der HafenCity Universität Hamburg Stadtplanung studiert. Ihren Masterabschluss Stadt- und Regionalplanung absolvierte sie 2019 an der TU Berlin. Die Abschlussarbeit zur Peter-Poelzig Siedlung wurde von Frau Prof. Dolf-Bonekämper betreut. Seit 2017 arbeitet Hannah Münzer im Bereich der Städtebauförderung in einem privaten Planungsbüro in Berlin. Sie beschäftigt sich beruflich weiterhin mit der Nachkriegsmoderne.

Dr. des. Clemens Peterseim

Clemens Peterseim, 1984 geboren in Erfurt, studierte 2004-2011 Kunstgeschichte, Alte Geschichte und Klassische Archäologie an der Universität Leipzig. 2013-2018 Promotion an der Bauhaus-Universität Weimar mit dem Thema: „Die Baugeschichte der Erfurter Altstadt im 19. Jahrhundert – Architektur und Denkmalpflege unter Preußen“, 2015-2017 als Stipendiat der Thüringer Graduiertenförderung. Forschungsschwerpunkte zu Baugeschichte, Denkmalpflege und Städtebau des 19. Jahrhunderts in Mitteldeutschland und dem ehemaligen Preußen, sowie deren Rezeption im 20. Jahrhundert.

Dipl.-Arch. Manfred Zache

geb. 1939; Architekturstudium an der Hochschule für bildende und angewandte Kunst Berlin-Weißensee; Dipl.-Arch. 1964. Leitende Tätigkeit für Planung, Städtebau und Architektur im In- und Ausland. 1977-1990 Leiter der Generalbebauungsplanung und Stellvertreter des Chefarchitekten der Hauptstadt der DDR, Berlin. Plenumsmitglied der Deutschen Bauakademie. 1991 bis 1997 Planungsleiter in der REGIOPLAN GmbH Berlin, ab 1997 im eigenen Büro Z-PLAN. Arbeit an den ersten Stadtentwicklungsplänen für die wiedervereinte Stadt Berlin. Architekturpreise der DDR und der Stadt Berlin.

Jun.-Prof. Dr. Daniela Zupan

Seit 2019 Juniorprofessorin für European Cities and Urban Heritage am Institut für Europäische Urbanistik an der Bauhaus-Universität Weimar. Publikationen in der Stadt- und Planungsforschung.

BESPRECHUNGEN

STADT LEIPZIG (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Leipzig. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Ausgabe in vier Bänden.*

Bd. 3: Vom Wiener Kongress bis zum Ersten Weltkrieg, hrsg. von SUSANNE SCHÖTZ unter Mitwirkung von UWE JOHN, Leipzig: Leipziger Universitätsverlag 2018, 600 Abb., Karten und Grafiken, 1096 S., 49,- €.

Bd. 4: Vom Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart, hrsg. von ULRICH VON HEHL unter Mitwirkung von UWE JOHN, Leipzig: Leipziger Universitätsverlag 2019, 750 Abb., Karten und Grafiken, 1168 S., 49,- €.

Die beiden nunmehr vorliegenden Bände schließen die von mehreren Projektgruppen mit gut einhundert Wissenschaftlern der Universität, der Sächsischen Akademie der Wissenschaften, des Stadtarchivs und des Stadtgeschichtlichen Museums erarbeitete Geschichte der Stadt Leipzig ab. Die Tetralogie sollte eigentlich schon 2015 vorliegen. Die Vielzahl der Mitwirkenden, die Notwendigkeit, die Archivalien zu sichten und neu zu bewerten und das Ziel, möglichst der Gegenwart nahe zu kommen, haben den Abschluss der Arbeit immer wieder hinausgezögert. Nicht ganz unwesentlich dürfte der „Faktor Mensch“ die Fertigstellung verzögert haben. Man denke nur daran, dass der wohl beste Kenner der Materie, Detlef Döring, gebürtiger Leipziger, während der Vorbereitungszeit verstorben ist. Insgesamt wird die 1000-jährige Geschichte der Stadt (gemessen an der ersten urkundlichen Erwähnung, Stadtrecht um 1165) auf gut 4000 Seiten ausführlich und wissenschaftsbasiert dokumentiert.

Die beiden letzten Bände behandeln die Zeit nach den Befreiungskriegen 1813, als die Stadt Schauplatz einer der blutigsten Schlachten der



Weltgeschichte war, und der anschließenden Neuordnung Europas während des Wiener Kongresses 1815 bis zur unmittelbaren Gegenwart mit mehreren Höhen und Tiefen. Leipzig, das sich bereits nach dem kaiserlichen Messeprivileg 1507 zu einem der führenden Handelszentren im Reich und zu einem Mittelpunkt geistigen und kulturellen Lebens entwickelt hatte (vgl. Rezension des

zweiten Bandes in: *Forum Stadt* 44. Jg., 2/2017), fand relativ schnell den Anschluss an die industrielle Entwicklung, befördert durch die günstige Verkehrslage und das Engagement ihrer Bürger. Auf der Basis der vor Ort bereits vorhandenen, breit gefächerten Gewerbestruktur konnte sich Leipzig als ein führendes Zentrum des grafischen Gewerbes mit Verlagen und Druckereien positionieren. Es gab aber auch andere Branchen wie Metallverarbeitung und Textilindustrie, im Rauchwarenhandel war die Stadt weltweit führend. Der hohe Bildungsstand der Arbeiterschaft im Buchgewerbe war sicher eine der Voraussetzungen für nationale Emanzipationsbewegungen wie Arbeiterbildungsvereine (erster bereits 1848, ADAV als erste selbständige Arbeiterpartei am 23.05.1863, dieser Tag gilt als Gründungstag der deutschen Sozialdemokratie, erster Präsident war Ferdinand Lasalle). Ab 1865 hatte auch die Frauenbewegung mit einem eigenen Bildungsverein ein Zentrum um Louise Otto-Peters, Auguste Schmidt und Henriette Goldschmidt. Reformbewegungen wie die Kleingartenbewegung nahmen hier ihren Anfang (bereits 1832 die Kleingartenkolonie Johannistal, später die ersten Schrebergärten).

Das späte 19. Jahrhundert war durch eine Vielzahl sozialer Konflikte geprägt. Am Ende des 19. Jahrhunderts, 1895, entstand die erste Mustermesse, die für andere Städte vorbildlich war. Neben der Entwicklung von Handel, Gewerbe und Verkehr etablierte sich ein reiches kulturelles Leben: Leipzig war das Musikzentrum Deutschlands, wenn nicht sogar Europas. Mit dem Konservatorium, dem Gewandhausorchester und der Oper sind Namen wie Felix Mendelssohn-Bartholdy, Robert und Clara Schumann, Edvard Grieg sowie Arthur Nikisch u. a. verbunden. Am Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts zählte die Stadt etwa 600.000 Einwohner und damit zu den fünf größten Städten Deutschlands. Bis dahin hatte sich auch das Stadtbild völlig verändert. Historische Bausubstanz musste den neuen Messehäusern weichen. Repräsentationsbauten in historistischem Stil zeigten die gewachsene Bedeutung der Stadt: Neues Rathaus, Reichsgericht und der Hauptbahnhof als größter seiner Art in

Deutschland, die palastartigen Verlagshäuser, die Deutsche Bücherei sowie die ausgedehnten Wohnquartiere des wohlhabenden Bürgertums wie das Musikerviertel und das Waldstraßenviertel, die noch heute das Stadtbild prägen. Alles in Allem eine kontinuierliche Erfolgsgeschichte!

Die Geschichte des 20. Jahrhunderts, beschrieben in Band 4, wird dagegen durch zahlreiche Brüche gekennzeichnet: die Zeit der Weimarer Republik mit Weltwirtschaftskrise und harten politischen Auseinandersetzungen war hochexplosiv und spannungsreich. Dennoch entstanden wie in anderen Städten auch quantitativ wie qualitativ vorbildliche Wohnsiedlungen durch gemeinnützige Baugesellschaften und Genossenschaften.

Es folgte die NS-Zeit mit der Zerstörung, danach die DDR-Zeit mit erheblichem Bedeutungsverlust zugunsten (Ost-)Berlins und dem allmählichen Verfall von Infrastruktur und Bausubstanz. Danach schließlich die politische, im Wesentlichen von Leipzig ausgehende Wende nach 1989, nachfolgend in einem rasanten Prozess der Deindustrialisierung (in nur wenigen Jahren Verlust von mehr als 100.000 Arbeitsplätzen!) und erheblichem Wegzug der Bevölkerung. Mit großen Anstrengungen ist es gelungen, den Negativtrend umzukehren: Heute gehört Leipzig zu den am stärksten prosperierenden Städten Deutschlands und die Bevölkerungszahl von 600.000 wird in Kürze wieder erreicht sein.

Alle diese Entwicklungsprozesse sind in den beiden Bänden minutiös aufgezeichnet und bestens belegt (die Anhänge mit Anmerkungen sowie Quellen- und Literaturangaben umfassen jeweils etwa 200 Seiten!). Ein derartig umfangreiches Werk mit den zahlreichen Verästelungen zu überschauen, ist sehr schwer. Leider haben die Herausgeber nicht das Konzept des zweiten Bandes weiterverfolgt, in einem Gesamtüberblick über die Grundzüge der städtischen Entwicklung den folgenden Aufsätzen einen Rahmen zu geben. Die strenge Gliederung erlaubt es aber Interessierten, sich einen eigenen Pfad für die Lektüre zu suchen, sei es auf wirtschaftlichem, sozialpolitischem oder kulturellem Gebiet.

Schaut man auf die Texte über Architektur und Stadtplanung von mehreren Autorinnen und

Autoren, werden sowohl Stärken wie auch Schwächen erkennbar. Beeindruckend ist die Fülle der Fakten, die die im Zuge der historischen Entwicklung vollzogenen Veränderungen anschaulich werden lassen. In Band 3 beschreibt die Kunsthistorikerin Nadja Horsch, Professorin der Universität, die Zeit von 1815-1871 in zwei Teilen (plus ein Schlaglicht auf das Stadtpanorama von 1822). Ihr besonderes Augenmerk gilt neben der Architektur der Gartenkultur, wie sie auch in dem von ihr herausgegebenen Buch „Bürger, Gärten, Promenaden“ nachzulesen ist. Der Leipziger Denkmalpfleger Peter Leonhardt widmet sich den Stadterweiterungen und der Modernisierung der Altstadt, worunter man vor allem den Abriss älterer Gebäude und den Ersatz durch Geschäftshäuser und Messehäuser zu verstehen hat, sowie der gründerzeitlichen Architektur und deren stilistischen Eigenarten. Die Auseinandersetzungen traditions- und wirtschaftsorientierter Kräfte innerhalb der Stadt bleiben allerdings unerwähnt, wären aber für das Verständnis sehr hilfreich, etablierte sich doch zeitgleich auch die Heimatschutzbewegung und die Denkmalpflege.

In Band 4 beschreibt wiederum Peter Leonhardt die Architektur in der Weimarer Zeit und der NS-Zeit. Leipzig gehörte sicher nicht zur Avantgarde der Moderne in den 1920er Jahren wie Frankfurt am Main, Dessau oder Breslau. Gleichwohl ist eine Reihe eindrucklicher Bauten entstanden, die noch heute Beachtung verdienen wie mehrere kommunale Bauten und nicht zuletzt die grandiosen Schalenkuppeln der Großmarkthalle von Stadtbaurat Hubert Ritter, der 1930 aus dem Amt gedrängt wurde. Von tiefgreifenden Eingriffen in die Stadtstruktur blieb Leipzig während der NS-Zeit weitestgehend verschont. Interessant sind die Ausführungen über die Neugestaltung der Frankfurter Wiesen, weil die späteren realisierten Planungen eines Sportforums und einer Sporthochschule (DHfK) in den 1950er Jahren daran anschlossen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient der Beitrag über die Zeit von 1945-1990 von Thomas Topfstedt, Universitäts-Professor und bereits vor 1989 kritischer Kommentator der DDR-Baupolitik. Ihm ist es gelungen, die sprunghafte, nicht

widerspruchsfreie Entwicklung der Nachkriegszeit nachzuzeichnen und verständlich zu machen. DDR-Architektur darf eben nicht allein auf Plattenbau und Vernachlässigung der Altbausubstanz reduziert werden. Vielmehr spiegeln sich in der Architektur der DDR auch die Tendenzen der übrigen Welt vom Funktionalismus (Hotels, Hauptpostamt) bis zur sogenannten Postmoderne (Dorotheenplatz) wider. Die Stärke des Beitrags von Topfstedt besteht zudem darin, die allgemeinen Entwicklungen in der DDR mit dem Geschehen in Leipzig zu verknüpfen und die Bemühungen der Leipziger Architektenschaft deutlich zu machen, sich von den Vorgaben der zentralen Institutionen in Berlin abzusetzen. Da u. a. auch die Rostocker immer wieder ihre Selbständigkeit betonen, ergibt sich die Frage: Wie zentralistisch und/oder durchsetzungsstark war das zentralistische Planungssystem von Regierung und SED tatsächlich? Mit dem Beitrag von Thomas Topfstedt wird auch ein Defizit der vorausgehenden Beiträge deutlich. Es fehlt meines Erachtens weitgehend der Versuch, über die Aufzählung von Fakten die Entwicklung in Leipzig in größere Zusammenhänge zu stellen und das Besondere von Allgemeinem Abweichende oder mit diesem Übereinstimmende herauszuarbeiten. Nebenbei: Wieso Topfstedt das Gemeindezentrum der Christengemeinde (ein ein- bis zweigeschossiger, stark plastisch ausgebildeter, von der Bauflucht der Straße zurücktretender Baukörper innerhalb einer Baulücke zwischen viergeschossigen gründerzeitlichen Wohnhäusern) als „eindrucksvolles Gebäude“ klassifiziert, ist sicher erklärungsbedürftig.

Annette Menting, Architektin und Professorin der HWTK Leipzig, wagt darüber hinaus eine erste Darstellung der nach 1990 entstandenen Architektur und führt diese bis in die unmittelbare Gegenwart und sogar in die Zukunft. Nicht ganz unproblematisch ist offensichtlich der Umgang mit dem baulichen Erbe der DDR-Zeit, für die es offensichtlich nicht einmal eine einheitliche Bezeichnung gibt. Auf nur einer halben Seite wird das Gleiche mit unterschiedlichen Begriffen belegt: qualitätsvolle Zeugnisse der vierzigjährigen DDR-Architektur, sozialistische Moderne, so-

genannte Ostmoderne, moderne DDR-Baukunst, Ostmoderne. Auch der Hinweis darauf, dass die katholische St. Trinitatis-Kirche auf die besonderen Bedingungen des Stadtraumes reagiere, ist nicht ohne weitere Erläuterungen nachvollziehbar, auch dann, wenn die Architekten dafür mehrfach ausgezeichnet worden sind.

Summa summarum: ein Werk, das seinesgleichen sucht und für lange Zeit ein Standardwerk sein wird. Nicht jedes Buch genügt wissenschaftlichen Ansprüchen und ist lesbar zugleich. Dieses ist beides zugleich!

Kiel, Dieter J. Mehlhorn

RALF DORN, *Der Architekt und Stadtplaner Rudolf Hillebrecht: Kontinuitäten und Brüche in der deutschen Planungsgeschichte im 20. Jahrhundert (Hannoversche Studien. Schriftenreihe des Stadtarchivs Hannover, Bd. 16, hrsg. von Cornelia Regin im Auftrag der Landeshauptstadt Hannover)*, Berlin: Gebrüder Mann Verlag, 2017, 30 Farb- u. 230 s/w-Abb., 544 S., 89,- €.

Keine Kunst ist der Politik so existenziell verbunden wie die des Architekten. Ohne sich der lebensweltlichen Realität, dem Koordinatensystem einer von ihm selbst nicht definierten, kaum beeinflussbaren *Political Correctness* anzupassen, bleibt er eine bedeutungslose Randfigur. Umgekehrt aber gilt auch: Nach jeder Änderung der gesellschaftlichen Großwetterlage ist immer einer unverrückbar „schuldig“: Der Erbauer von Gehäusen, die unter gewandelten Rahmenbedingungen wie aus der Zeit gefallen scheinen.

In diesem Sinne ist Rudolf Hillebrecht wohl „schuldig“. Gilt er doch als Archetypus jenes Machers, der, mit atemberaubender Nonchalance, die autogerechte Stadt kreiert hat. Von deren Hybris will heute niemand mehr etwas wissen. Umso wichtiger ist es, sich mit den Umständen vertraut zu machen. Das leistet eine gewichtige Neuer-

scheinung, die erstmals ein differenziertes Bild des Architekten und Stadtplaners Hillebrecht zeichnet. Auf 500 großformatigen Seiten widmet sich der Kunsthistoriker Ralf Dorn einer schillernden Figur, die das zerstörte Nachkriegshannover mit fast unerschöpflicher Willenskraft, einer guten Prise Rücksichtslosigkeit, aber auch mit viel Diplomatie und rhetorischem Geschick zum Vorbild des deutschen Wiederaufbaus gestaltete.

Am 1. August 1948, nur wenige Wochen nach dem drastischen Einschnitt der Währungsreform, wurde der 38-jährige Rudolf Hillebrecht in Hannover zum Stadtbaurat gewählt. Einstimmig. Kaum im Amt, warf er die bisherigen Planungen zur Revitalisierung über den Haufen und forcierte ganz andere. Der Herausforderung, seine Geburtsstadt von Grund auf neu und „zukunftsweisend“ zu gestalten, begegnete der frisch Berufene mit missionarischem Eifer und Engagement. Er gründete einen Arbeitskreis, in dem Architekten nach Feierabend ehrenamtlich am neuen Innenstadtplan mitarbeiteten (mussten), und präsentierte flugs seine Idee, eine Verkehrsschneise um Alt- und Innenstadt zu schlagen, zugleich um die Kernstadt ein Tangentensystem zu errichten: Das heutige Schnellwegsystem. Was ihn, den Autofan, dabei vor allem umtrieb, war die wachsende individuelle Motorisierung. Deswegen bildete das Verkehrskonzept gleichsam das Rückgrat seines Urbanismus. Hillebrecht lobte die weitsichtigen Planungen eines 80 m breiten Stadtrings in Köln aus dem Jahr 1920. Doch die eigenen, anlässlich der Gestaltung des ähnlich ausgedehnten Elbufers in Hamburg gesammelten Erfahrungen und Vorstellungen vergaß er zu erwähnen.

Ohnehin wurde über die NS-Zeit nicht gesprochen. Zwar hatte Hillebrecht ein Entnazifizierungsverfahren durchlaufen: „Als Bauorganisator – und nicht als Nazi – konnte ich im Krieg Besonderes leisten“, gab er den Alliierten zu Protokoll. Aber er führte jene Konzepte, die in Speers Wiederaufbaustab, dem er einst angehörte, entwickelt wurden, in Hannover fort. Und vormals wichtige Stadtplaner machte er zu seinen einflussreichsten Beratern. An erster Stelle Konstanty Gutschow, der ihn auch dabei unterstützte, die Bauausstellung *Constructa* ins Leben zu rufen. Unter dem

Motto „Deutschland will leben – Deutschland muß bauen“ zeigte sie 1951 die Aufbauleistung deutscher Städte, wobei sie den Vorbildcharakter der Niedersächsischen Landeshauptstadt gebührend unterstrich. Auch der Auschwitz-Architekt Hans Stosberg kam unter Hillebrecht zu neuen Ehren, indem er das Planungsamt der Stadt übernahm. Gewissermaßen komplettiert wurde das Team schließlich durch den Bremer Wilhelm Wortmann, der den Flächennutzungsplan für Hannover entwickelte.

Der von Rudolf Hillebrecht verkörperte, freilich von vielen Fachleuten und Politikern mitgetragene Stadtbau promovierte alsbald zum futuristischen Modell der Urbanistik. Mit der Titelstory „Das Wunder von Hannover“ schwärmte der *Spiegel* 1959 „von autobahnähnlichen, kreuzungsfreien Straßen, über die der Fern- und Durchgangsverkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzung surrt“. Unter seiner Ägide bauten die bekanntesten Architekten in Hannover: Walter Henn schuf die VGH-Zentrale am Schiffgraben, Friedrich Wilhelm Kraemer entwarf am Maschsee das NDR-Funkhaus, Walter Gropius konzipierte für den Unternehmer Stichweh ein Haus in Herrenhausen. Doch die seinerzeitige Euphorie ist auch schnell der Ernüchterung gewichen. Bereits als Hillebrecht 1975 in Ruhestand ging, begann seine Vision dunkle Schatten zu werfen. Er hat es, wie viele seiner Zeitgenossen, an pointierter und pauschaler Kritik an der Architektur des 19. Jahrhunderts nicht mangeln lassen. Verständnis und Erhaltungswille für die Zeugnisse der Siedlungsentwicklung und der Industriegeschichte lagen ihm eher fern. So erhielt Johannes Göderitz, einer der drei Hauptideologen der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, 1955 von ihm den Auftrag für die Sanierungsplanung von Linden. In der Studie sollte gewissermaßen alles abgerissen und durch 7- bis 10-geschossige Zeilen und Punkthäuser ersetzt werden. Man darf dankbar sein, dass sie nie verwirklicht wurde.

Fraglos war Hillebrecht eine Figur, der es ein Anliegen war, Verantwortung zu übernehmen. Er formte Hannover als aufstrebenden Wirtschaftsstandort und wachsende Landeshauptstadt nach seinen Prinzipien: aufgelockert, mit guter Infra-



struktur und klarer Gliederung. Den „sanften Dirigismus“, den er sich bei seinem Vorgehen später selbst attestierte, haben Zeitgenossen allerdings auch anders in Erinnerung. So betrieb er eine rigorose Abrisspolitik gegenüber eklektizistischen Bauten des 19. Jahrhunderts, selbst das Friedrichenschlößchen des Hofbaumeisters Georg Ludwig Laves wurde geschleift. Doch als er merkte, dass vielen Bürgern die neue Stadt zu kalt und gesichtslos wurde, ließ er in der Altstadt Fachwerkhäuser zu einer Traditionsinsel aufbauen, um den mittelalterlichen Kern wieder erlebbar zu machen.

Auf seine Art gehört Hillebrecht zu den visionären Stadtbauräten, vergleichbar Fritz Schumacher im Hamburg der 1920er Jahre oder Martin Wagner im Vorkriegsberlin. Gebaut allerdings hat er, im Gegensatz zu diesen, nichts. Dennoch, oder gerade deshalb, konnte er wichtig Wirkung entfalten: als Berater, als konzeptioneller Denker, als politischer Entscheider. Ein Vierteljahrhundert lang – eine für heutige Verhältnisse unvorstellbar lange Zeit – hat er Hannovers Städtebau geprägt; mit der Rückendeckung des Stadtrates, den er stets zu gewinnen wusste.

Rolf Dorn wertete in seinem – aus einer Habilitation hervorgegangenem – Buch unter anderem 21 Regalmeter Archivunterlagen aus. Sein Befund ist ambivalent. Vor allem als strategisch versierten Technokraten schildert er den weitblickenden Planer, versucht aber auch, auf den Menschen und seine Bedingungen gebührend einzugehen.

Wenn man also Hillebrecht gerecht werden will, muss man sich etwas Grundsätzliches ins Gedächtnis rufen: Planer können sich nicht *nicht* mit der Zukunft befassen. Für sie sind Vorstellungen von der Zukunft so wichtig wie für den Schneider der Stoff: ohne Zukunftsbild kein Plan – ohne Stoff kein Kleid. Dabei kann freilich kein Stadtplaner sich die Erfahrung ersparen, das Geplante mit dem tatsächlich Realisierten zu vergleichen, da die Zukunft von gestern die Gegenwart von heute und die Vergangenheit von morgen ist.

Bonn/Berlin, Robert Kaltenbrunner

(vgl. zu dieser Publikation auch die Rezension von Dirk Schubert, in: *Forum Stadt* 46. Jg., 4/2019)

BENEDIKT GOEBEL, *Mitte! Modernisierung und Zerstörung des Berliner Stadtkerns von 1850 bis zur Gegenwart, Berlin: Lukas Verlag Berlin 2018, 190 Abb., 157 S., 19,80 €.*

Vor ein paar Jahren startete die deutsche Sektion von Wikipedia eine Unterschriftenaktion, mit der sie erreichen wollte, von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen zu werden. Die Begründung: Wikipedia sei mit nichts in der Geschichte der Menschheit zu vergleichen. Sozusagen eine Art achtetes Weltwunder. Daraus ist, man ahnt es, nichts geworden. Doch so absurd wie der Vorstoß von Wikipedia auf den ersten Blick anmutet, ist er eigentlich gar nicht. Wirft er doch die Frage auf, was eigentlich unser kulturelles Erbe umfasst – und was nicht.

Eine Antwort darauf will auch der Publizist und Historiker Benedikt Goebel mit seinem Schlaglicht auf das Zentrum der deutschen Hauptstadt geben. Er ist entschieden der Auffassung, dass hier eine Kulturtechnik angewandt wurde, die da lautet: Modernisieren durch Zerstören. Sein Buch erzählt in knappen Worten und illustriert mit vielen Bildern wie der Berliner Stadtkern zu dem wurde, was er heute ist. Irgendwie eindrucksvoll, gewiss. Aber diese Mitte stellt

auch keine frisch gekürte Miss Germany dar. Ist sie doch weder makellos gewachsen noch gut geschminkt an allen Tagen.

Was freilich heißt „Mitte“, wenn von Berlin die Rede ist? Der Begriff ist, angesichts einer polyzentralen Stadtstruktur, alles andere als eindeutig. Entsprechend versteht jeder etwas anderes darunter. Üblicherweise unterscheidet man folgende Teilmitteln: Die „City“, die sich seit des Kaisers Zeit im Bereich der Dorotheen- und Friedrichsstadt konzentrierte, mit dem Schwerpunkt auf dem prägenden „H“, das von Friedrichsstraße, Unter den Linden und Leipziger Straße gebildet wird. Dann der „neue Westen“ rund um die Gedächtniskirche; sowie die Spandauer Vorstadt. Goebel indes widmet seine Aufmerksamkeit voll und ganz der „Altstadt“: dem Siedlungszwilling Berlin/Cölln, d.h. dem Bereich um Spreeinsel mit dem Friedrichswerder bis hin zum Alexanderplatz.

Doch noch ein Band über Berlin? Weiß heute nicht jedes Kind, dass es die Bühne harter Konflikte und Experimente in der Weimarer Republik war, vor allem aber Brennspeigel zweier sehr unterschiedlicher Diktaturen, die eine vielfach gebrochene Stadt hinterlassen haben? Sind nicht alle Schlachten längst geschlagen? Goebel meint: Nein. Zugleich macht er deutlich: Einen Sieger gibt es nicht. Den Truppen ist weniger die Munition ausgegangen als der Nachschub. Der Kampfplatz blieb zwar nicht, wie er war; die Stadt wurde aber auch nicht, was die Investoren auf der einen und die Verwaltung auf der anderen Seite jeweils aus ihr machen wollten.

Wäre die Geschichte nur ein wenig anders verlaufen, Berlin sähe heute aus wie Brasilia. Im gleichen Jahr, in dem das südamerikanische Land nach der Gestalt seiner neuen Hauptstadt suchte, nämlich 1957, gab es auch in Berlin eine große städtebauliche Konkurrenz, den „Wettbewerb Hauptstadt Berlin“. Darin wurde fast die gesamte Bebauung der Innenstadt, die den Krieg überlebt hatte, zum Abriss freigegeben, nur die Bauten der Museumsinsel, ein Teil der Straße Unter den Linden und ein paar Kirchen sollten erhalten bleiben. Anstelle des historischen Straßennetzes hatten die Planer ein dichtes Netz von Autobahnen und Schnellstraßen vorgegeben.

Auf dieser Grundlage machten 151 Büros ihre Vorschläge: Gigantische Hochhäuser, säuberlich aufgereihete Scheibenhäuser oder riesige Gebäudeklumpen dominierten die Entwürfe. Es waren Tabula-rasa-Fantasien, neben denen die Pläne eines Albert Speer für Germania sich wie behutsame Stadterneuerung ausnehmen. ‚Glücklicherweise‘ kam der Bau der Mauer dazwischen, und die Pläne verschwanden in den Archiven.

Die elf Kapitel sind, durchaus suggestiv, in ein klares semantisches Schema gepresst: Enge Mitte, Verplante Mitte, Entleerte Mitte, Rekonstruierte Mitte, Fragmentierte Mitte usw. Der jeweils einleitende Text ist äußerst knapp gehalten, die Erläuterung und Beweisführung erfolgt dann anhand von Beispielen, die mit Plänen und Fotos dokumentiert sind. Gleichwohl stößt man mitunter auf hübsche Sätze wie diesen: „Berlin gleicht einem Patienten, dessen Ärzte sich im 19. und 20. Jahrhundert in fliegender Hast abwechselten, fortlaufend Gliedmaßen amputierten und solche Feinheiten wie Straßen und Häuserreihen gerne mit dem Raupenbagger abrasierten. Seit den 1980er Jahren gibt es eine Gegenbewegung, nun werden Häuser wie Porzellankronen in Berlins zahnlose Kiefer geschraubt und Gliedmaßen angenäht – ohne dass Berlin heil oder gar schön genannt werden könnte.“

Eine historische Besonderheit Berlins ist das spät einsetzende enorme Wachstum von einer im mitteleuropäischen Vergleich eher durchschnittlichen Residenzstadt zur drittgrößten Stadt der Welt in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Schon vor 180 Jahren führte das Ungenügen der bürgerlichen Berliner an den bescheidenen eigenen Ursprüngen zu dem Wunsch, das gesamte Stadtzentrum abzureißen und gleichförmig – repräsentativ – neu zu bebauen. Fast hundert Jahre lang, von 1840 bis 1935, blieb dies Vorhaben trotz mancher Neubauten ein Wunschbild. Doch in den nachfolgenden vier Jahrzehnten wurde das Berliner Stadtzentrum unter wechselnden politischen und wirtschaftlichen Umständen tatsächlich weitgehend abgerissen und neu gestaltet. Heute stehen von den knapp 1.100 Gebäuden des Jahres 1840 noch acht. Die Hauptschuld dafür liegt keineswegs im Bombenhagel des Krieges, denn



Zweidrittel der fehlenden Gebäude wurden zu Friedenszeiten abgerissen.

Berlins Mitte sei das städtebauliche Ergebnis des rabiaten Umgangs mit ihr, was freilich keineswegs bedeuten dürfe, sich bedingungslos der Macht des Faktischen zu beugen. Goebel kämpft gegen die Verdrängungslust, die dafür sorgte, dass nach 1945 in Ost wie West radikal enttrümmert wurde. Und hält es für dürftig, wenn sich die Stadt aus Mangel und zur Mahnung ein paar Relikte bewahrt. Freilich wohnen einem solchen Anliegen gewisse Tücken inne: Denn der Blick auf den entfernten Ort der Mitte mag weich gezeichnete Bilder von Harmonie und Identität produzieren. Das Zentrum als Hort still gestellter Dinge und stehengebliebener Zeit wäre nicht von ungefähr das Refugium des Heimatlichen – Ort des Konservierens, der Kultur- und Traditionspflege. Doch in diese Falle tappt Goebel nicht. Statt an der Vergangenheit festzuhalten, sinnt er auf Neues. Und zwar als eine Art Kontrafaktur zum gegenwärtigen Stadtdiskurs. „Mitte“ verweist bei ihm auf eine *Sonderzone* – ein- und ausgrenzend zugleich –, die als eine historisch gegründete Utopie reüssiert.

Sein Buch ist eine Art Kampfschrift, verfasst von einem Aktivist, aber ohne die Plattheiten, die solche Pamphlete sonst oft enthalten. Manche Aussagen mögen zwar recht pauschal daherkommen („Die amtliche Stadt- und Verkehrsplanung der Jahre 1910 bis 1975 war gleichermaßen in Ost-

wie Westdeutschland ein Motor der Stadtzerstörung.“), sie sind aber kaum zu entkräften. Und es wäre ein Irrtum, anzunehmen, dass dieses retroaktive Manifest nur die Berlin-Fans anspricht. Denn was hier aufbereitet wird, gilt in ähnlicher Weise auch für Köln, Hannover oder Frankfurt. Goebel sensibilisiert für grundsätzliche Entwicklungen. Denn es steht zu befürchten, dass der Blick für die großen Transformationen der heutigen Stadtstruktur abschweift, dass er sich verschiebt in Richtung „Smart City“: Jenem Versuch der Wirtschaft, sich die Städte als neuen globalen Megamarkt zu erschließen – als ob das ständig wachsenden Datenmaterial die urbane Formgebung obsolet werden ließe. Die Idee der Stadt zersplittert in ihre technischen Bestandteile. So notwendig diese Spezialisierung auch sein mag: Wenn das Urbane als räumlich gebautes Werk und konkrete Lebenswelt, die Stadtplaner und Architekten genauso wie die Bewohner und die Politik in ihrer Gestalt tagtäglich beeinflussen, in den Hintergrund gerät, dann verlieren wir auch die Fähigkeit, mit der Entwicklung der Stadt die Form der Gesellschaft zu beeinflussen.

Bonn/Berlin, Robert Kaltenbrunner

VITTORIO MAGNANO LAMPUGNANI,
Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Straßenraum, Berlin: Verlag Klaus Wagenbach 2019, zahlr. s/w-Abb., 192 S., 30,- €.

In den 1970er Jahren etablierte sich als quasi eigene Fachrichtung der Urbanistik die „Stadtgestaltung“. In nicht wenigen Städten sorgten sich eigens dafür angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kommunen um die Koordination aller auf das Stadtbild einwirkenden Maßnahmen. Das betraf nicht nur Baulichkeiten in engerem Sinne, sondern auch die Pflasterung der Straßen und das Mobiliar, d.h. Werbetafeln, Kioske, Außenleuchten, Poller und vieles andere mehr. Schon 1985 beklagte Jobst Siedler in sei-



nem polemischen Buch „Die verordnete Gemütlichkeit“ die Ausbreitung von das Stadtbild banalisierenden Mobiliars per Katalog: Schinkel-Leuchten in Neubauquartieren, modernes Design in Altstädten und tausend unterschiedlicher Poller, Sitzbänke und Papierkörbe. Nicht aufeinander abgestimmt verunklarten diese „scheinbaren Belanglosigkeiten“ den Charakter der Stadträume, dem sie doch eigentlich diesen sollten. Dass es seitdem noch schlimmer geworden ist, zeigt die Unzahl der Verteilerkästen jenseits aller Kriterien für „gutes Design“. Demnächst kommen die Ladesäulen für E-Fahrzeuge noch dazu.

In seinem neuen Buch widmet sich der Architekt und Historiker Lampugnani, eigentlich eher den großen Linien des Städtebaus zugewandt, eben diesen Belanglosigkeiten, die doch auch den Charakter oder die Identität einer Stadt zu prägen und deshalb in hohem Maße „bedeutsam“ sind. Wer die gusseisernen Schwengelbrunnen sieht, weiß, das ist Berlin. Gleiches gilt für die Metroeingänge in Paris, die roten Telefonzellen in London; wer die Leuchten von Gaudi sieht, weiß, das kann nur Barcelona sein. Hier setzt nun Lampugnani an: Es gälte mit den einzelnen Elementen und deren Positionierung im öffentlichen Raum die Identität der jeweiligen Stadt zu stärken. Als Historiker beschreibt er die geschichtlichen Hin-

tergründe der Entstehung und steten Veränderbarkeit der zahlreichen Mikroarchitekturen wie Kiosk, Telefonzelle oder Metroeingang, Objekte wie Bank, Brunnen, Straßenschild, Ampel oder Abfallkorb sowie Elemente wie Bodenbelag, Einfriedung und Schachtdeckel. Die Leser erfahren, wann es das zum ersten Mal gab, wie sich die Dinge im Laufe der Zeit verändert haben und die Hintergründe dafür.

Interessant ist zu lesen, wie beispielsweise die Benennung von Straßen zunächst deren besondere Charakteristik widerspiegelt. Das älteste Straßenschild von London stammt von 1636, wohl notwendig, um Ortsunkundigen in der größer werdenden Stadt mit dem unübersichtlicheren Straßengewirr die Orientierung zu erleichtern. Die Benennung nach verdienten Persönlichkeiten setzte erst später allgemein ein. Das mag bekannt sein, weniger aber dass selbst die Wahl der Schrifttypen politischen Charakter haben konnte. In Berlin kam es um 1920 zur Einführung einheitlich gestalteter Straßenschilder mit schwarzer Antiquaschrift auf weißem Hintergrund. Nach 1933 entfernten die Nationalsozialisten die „undeutschen“ Schilder und ersetzten diese durch Fraktur-Schilder. Nach 1945 kehrte man zu den Antiqua-Schildern zurück. Den unterschiedlichen Formvorstellungen folgte man in den beiden Teilen der Stadt. Es ist wirklich erstaunlich, wieviel Geschichte sich in solchen scheinbar „belanglosen“ Dingen widerspiegelt, aber auch die Gedankenlosigkeit am Beispiel italienischer Städte, die zum Verlust von Identität zu führen geeignet ist.

Die kenntnisreichen Texte sind flüssig geschrieben, die immense Fülle an Informationen ist nie ermüdend, sondern regt an weiterzulesen. Ein Vorteil des gut strukturierten Buches ist, dass man es nicht von vorn bis hinten lesen muss, sondern dort einsteigen kann, wo immer man will. Die Lust zu lesen kommt von allein. Am Ende einiger Kapitel erhebt allerdings der Stadtplaner Lampugnani unnötigerweise den Zeigefinger, worauf man achten solle. Das bräuchte es aber nicht mehr, um den kleinen, nur scheinbar belanglosen Dingen die gebührende Bedeutung zuzumessen.

Kiel, Dieter J. Mehlhorn

RICKY BURDETT/PHILIPP RODE (Hrsg.), *Shaping Cities in an Urban Age, London: Phaidon Verlag 2018, 500 Abb., 448 S., 59,95 €.*

Als Walther Ruttmann 1927 die „Sinfonie der Großstadt“ auf Zelluloid bannte, wählte er dazu Berlin. Die deutsche Metropole galt ihm als Exempel einer Moderne, in welcher der städtische Tagesablauf bei allem Tempo noch gegliedert, die Differenz von Stadt und Land noch erhalten, das Nacheinander von Arbeit und Muße als Moment sozialer Ordnung kenntlich blieb. Der Film zeigt Dynamik, jedoch kein uferloses Chaos. Und Urbanität hat hier ein menschliches Gesicht.

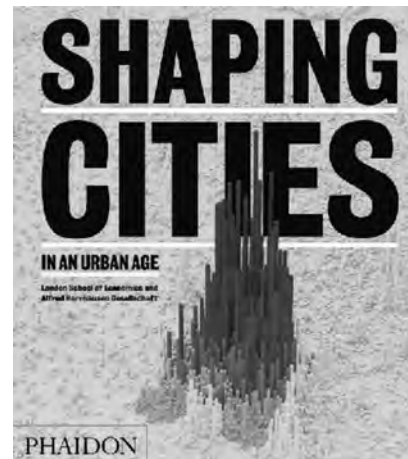
Doch Berlin bildet längst nicht mehr den Maßstab. Die Megacities in Südostasien und Lateinamerika oder der staatliche Hochgeschwindigkeits-Urbanismus in China setzen nun die globalen Standards. Welche Parameter das im Einzelnen sind: Dieser Frage geht die London School of Economics und die Alfred Herrhausen Gesellschaft seit 15 Jahren im Projekt *Urban Age* nach. Als eine Art Mastermind fungiert dabei der britische Architekt und Stadtplaner Richard Burdett, der auch die Architekturbiennale in Venedig 2006 kuratierte. Nun hat er, zusammen mit Philipp Rode, den dritten und abschließenden Band der Großuntersuchung vorgelegt: „Shaping Cities in an Urban Age“.

Die Herausgeber docken in vierzig Weltstädten an, um die vielschichtige Urbanität vor Ort – die physische Gestalt ebenso wie die soziale Welt – zu analysieren: Sao Paulo, Mexiko und New York, London, Berlin oder Istanbul, auch in Lagos, Nairobi und Johannesburg, schließlich Dehli, Bangkok, Hongkong, Shanghai, Tokio. Auf der Basis empirisch gewonnener Daten wollen sie Städte gleichsam miteinander ins Gespräch kommen und voneinander lernen lassen. Als Schlüsselfaktoren, um eine gewisse Vergleichbarkeit zu gewährleisten, dienen ihnen die Kategorien Arbeitsmarkt, Verkehrsnetz, Wohnungsbau, soziale Schichtungen, Ethnien, öffentlicher und privater Raum. Konsequenterweise wird indes auch die Frage nach dem Output der Metropolen gestellt; gemeint sind nicht bloß wirtschaftliche Güter

und Dienstleistungen, sondern auch Emissionen, Wärme, Dreck und Müll – mit Auswirkungen auf die Lebensqualität der Einwohner. Und all das generiert zwangsläufig eine Datenflut, die gebändigt werden muss.

Dem Buch gelingt es, kraft seiner grafischen und visuellen Gestaltung, daraus eine recht sinnliche Botschaft zu machen. Eine wechselnde Montage von Daten, Zahlen, Bildern und verdichteten Kernaussagen, die Auswahl der Fotos, mal hautnah, mal distanzierte Vogelperspektive: Damit soll Urbanität und globale Verstädterung einmal anders buchstabiert – und in seiner unbedingten Relevanz auch dem Laien angedient – werden. Denn die „endlose Stadt“ unserer heutigen Weltgesellschaft stellt ja nur auf den ersten Blick eine Kakophonie dar, ein Zerrbild dessen, was in Mitteleuropa beschworen und verteidigt wird. Tatsächlich gibt sie besondere Antworten auf allgemeinere Fragen nach Identität, d. h. danach, was Menschen (geworden) sind und gemacht haben. Das ist unbedingt der Erkundung wert.

Insgesamt 37 Essays verteilen sich auf fünf Großkapitel mit suggestiven Überschriften – Emergenz, Macht, Unsicherheit, Einschränkungen und Intervention. Anhand von Singapur exemplifiziert Kees Christiaanse, wie Großprojekte als Motoren der Entwicklung zu verstehen sind; Deyan Sudjic erklärt berechtigt die Akzeleration des Wandels; Bruce Katz legt dar, was es mit einem „neuen Lokalismus“ auf sich hat. Doch den Anspruch, sich abseits der ausgetrampelten Pfade zu bewegen, vermögen die Aufsätze der *big names* – Richard Sennett, Carlo Ratti, Alejandro Aravana, Saskia Sassen, um nur einige weitere zu nennen – nur bedingt einzulösen. Gleichwohl lohnt der Blick auf die thematische Bündelung. Statt auf eine neue Theorie, die ohnehin nur schwer zu formulieren wäre, setzen die Autoren eher auf ein neues Vokabular; zum Beispiel den Begriff „Cityness“. Gemeint ist damit folgendes: Urbane Agglomerationen werden häufig als etwas wahrgenommen, dem es an Qualität und Sinnlichkeit dessen mangelt, was wir als Stadt assoziieren. Gemessen daran erscheint „Urbanität“ als ein zu aufgeladener Begriff – geprägt von einem westlichen Lebensstil und Kosmopolitismus, der in einem



bestimmten Bild von öffentlichem Raum seinen Niederschlag findet. Cityness hingegen rückt die Möglichkeit in den Blick, dass es Arten von Stadtleben gibt, die nicht in das Korsett einer urbanen Entwicklung aus dem Humus hiesiger Zivilisationsvorstellungen passen. Wenn aus einer Autobahnabfahrt, die auf einer Kuhweide endet, nach wenigen Monaten ein Schrottplatz wird, und darauf flugs eine Favela folgt: Dann heißt es, in und mit einer brüchigen Stadt leben zu lernen, die unvollendet bleibt, die *prima vista* eher Bilder der Hoffnungslosigkeit als der Verlockung bietet.

Mehrheitlich nehmen die Autoren Bezug auf jene Trends, die dazu führen, dass Städte stärker fragmentieren, soziale Ungerechtigkeiten zunehmen und mehr Umweltschäden entstehen. Wenig überraschend, dass es vielerlei Querbezüge gibt, zumal der Anspruch der Interdisziplinarität dominant ist. Ob nun Mexiko, Lagos oder Mumbai: Die Agglomeration erweist sich als ein fraktales Gebilde, bestehend aus einer Vielzahl semiautonomer Stadtbezirke, die auf der Mikroebene wie multiple Dörfer organisiert sind und im großen Maßstab ein – so erregendes wie abstoßendes – Chaos generieren. So nimmt es nicht wunder, wenn die megalomane Stadt der Dritten Welt mitunter als „Krankenhaus der Nation“ bezeichnet wird. Freilich haben diese Metropolen die Kasandraruhe überlebt, ihr ambivalentes Image indes kultiviert. Nach wie vor gilt: In der Stadt hungert

es sich besser. Und tatsächlich weisen selbst die schlimmsten Monsterstädte ein Mindestmaß an Infrastruktur und – vor allem – an Attraktivität auf, selbst wenn nur ein geringer Teil der Zuwanderer in deren Genuss kommt. Doch ihr sichtbares Vorhandensein stimuliert eine prospektive Erwartung.

Unbestritten: Jede Metropole ist ein Sonderfall für sich, und jede wirbt um finanzkräftige Investoren. Städte können natürlich Erfahrungen austauschen und Netzwerke aufbauen. Aber ob sie aus den Erfahrungen der anderen auch etwas lernen? Lernerfolge hängen immer auch von der

Überzeugungskraft von Vorbildern ab. Welches Städtebaukonzept, welche Ethik könnten eine solche Rolle übernehmen? Methoden und Erkenntnisse des vorliegenden Buches unterstreichen, dass bisher wenig bekannte – oder ignorierte – Dimensionen der Verstädterung und der globalen Kapitalströme dazu zwingen, die „City“ als Brennpunkt gesellschaftlicher Transformation neu zu definieren. Wenn also der Volksmund besagt, ein jeder sei seines Glückes Schmied, dann findet sich die Werkstatt dafür: in der Stadt.

Bonn/Berlin, Robert Kaltenbrunner

Errata

In dem Beitrag von Jürgen Zieger, Esslingen – Integrierte Wohnraumversorgung in einer Wachstumsregion (Heft 4/2019, S. 351-360), wurden zwei Abbildungen irrtümlich mit falscher Quellenangabe abgedruckt. Nachstehend die Berichtigung.



Abb. 3: Esslingen: Baugebiet Greut (in Planung). Nettobaulandfläche: 7.717 qm, 11 Reihenhäuser mit ca. 2.000 qm GFZ, 66 Wohnungen mit ca. 6.150 GFZ. Zur Anwendung kommt das Esslinger Wohnraumversorgungskonzept; Entwurf: *Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH*.

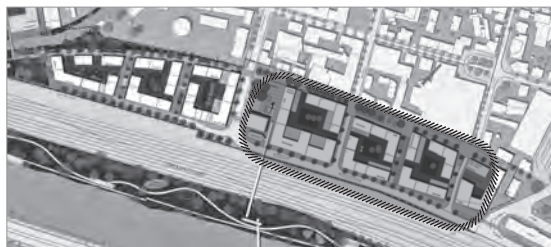


Abb. 5: Esslingen: Stadtumbau Neue Weststadt. Gesamtfläche ca. 11,7 ha; ca. 500 WE in der Realisierung; Entwurf: *Lehendrei | Architektur Stadtplanung, Freie Architekten und Stadtplaner SRL BDA DASL*.



leben.natur.vielfalt



das Bundesprogramm

05. Februar 2020

Bundeswettbewerb „Naturstadt – Kommunen schaffen Vielfalt“

40 Projektideen werden mit je 25.000 € prämiert



Bundesweiter Wettbewerb „Naturstadt – Kommunen schaffen Vielfalt“ gestartet!

Alle Städte, Gemeinden und Landkreise in Deutschland sind eingeladen, sich am Wettbewerb mit Projektideen zur Förderung von Stadtnatur und zum Schutz von Insekten in Siedlungsräumen zu beteiligen. Einsendeschluss ist der 31. Mai 2020. Der Wettbewerb wird vom Bündnis Kommunen für biologische Vielfalt e.V. durchgeführt und im Bundesprogramm Biologische Vielfalt durch das Bundesamt für Naturschutz mit Mitteln des Bundesumweltministeriums gefördert.

Stadtnatur ist wichtig: Mit vielfältigen Ökosystemleistungen sorgt sie für gutes Klima, frische Luft, sauberes Wasser und funktionsfähige Böden; vielen Menschen dient sie als Raum für Erholung und Naturerfahrung. Stadtnatur fördert somit maßgeblich unsere Gesundheit und unsere Lebensqualität. Zudem bietet sie zahlreichen Pflanzen- und Tierarten wichtige Lebensräume. Die ursprünglichen Habitate sind in der meist ausgeräumten Agrarlandschaft selten geworden. Der anhaltende Rückgang der biologischen Vielfalt schließt die Insekten mit ein. Von dieser Entwicklung sind auch wir Menschen betroffen: So sind Insekten beispielsweise von großer Bedeutung für die Bestäubung der heimischen Nutz- und Wildpflanzen.

Mit dem „Masterplan Stadtnatur“ und dem „Aktionsprogramm Insektenschutz“ hat die Bundesregierung jüngst zwei wichtige Handlungsprogramme zur Förderung der biologischen Vielfalt auf den Weg gebracht. Der Wettbewerb „Naturstadt – Kommunen schaffen Vielfalt“ ist ein wichtiger Bestandteil dieser Handlungsprogramme und will Kommunen motivieren, sich verstärkt für die Erhaltung biologischer Vielfalt und insbesondere für den Schutz von Insekten einzusetzen.

Denkbar sind beispielsweise Konzepte für die naturnahe, insektenfreundliche Pflege der städtischen Grünflächen, für die nachhaltige Gestaltung von Blühflächen und Pflanzungen oder für eine insektenfreundliche Beleuchtung. Auch Projektideen zur Förderung von Insektenlebensräumen an Gewässern, in Parks oder Gärten sind willkommen. Möglich sind ebenfalls Ideen und Konzepte für Umweltbildungsmaßnahmen. Gerne können Kooperationen mit lokalen Akteurinnen und Akteuren eingegangen werden. Wichtig ist, dass es sich um eine Idee handelt und nicht um ein bereits umgesetztes Projekt.

Die 40 besten Projektideen werden von einer Jury ausgezeichnet und mit jeweils 25.000 Euro prämiert. Das Preisgeld ist zweckgebunden für die Umsetzung der Projektideen einzusetzen. Das Bündnis unterstützt und berät die ausgezeichneten Kommunen bei der Umsetzung. Zudem organisiert das Bündnis verschiedene Vernetzungstreffen und Fachveranstaltungen zum Informationsaustausch.

Alle Informationen zum Wettbewerb stehen unter www.wettbewerb-naturstadt.de zur Verfügung.

Für Rückfragen:

Projekt-Team: Dr. Robert Bartz, Stefanie Herbst und Lena Schlotterbeck
Kommunen für biologische Vielfalt e.V.
Fritz-Reichle-Ring 2, 78315 Radolfzell
Tel.: +49 7732 9995-360 | E-Mail: wettbewerb-naturstadt@kommbio.de

GERADLINIGKEIT, VON UNS GERETTET.

Revolutionäre Ideen können sich auch in der Architektur widerspiegeln – ein Beispiel hierfür ist das sogenannte Bauhaus. Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz setzt sich darum auch für den Erhalt zahlreicher Meisterwerke der Bauhaus-Schule ein.



Bildnachweis: © Florian Monheim – Bildarchiv Monheim

Wir erhalten Einzigartiges.
Mit Ihrer Hilfe!

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



**DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ**

Wir bauen auf Kultur.