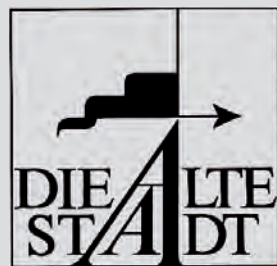


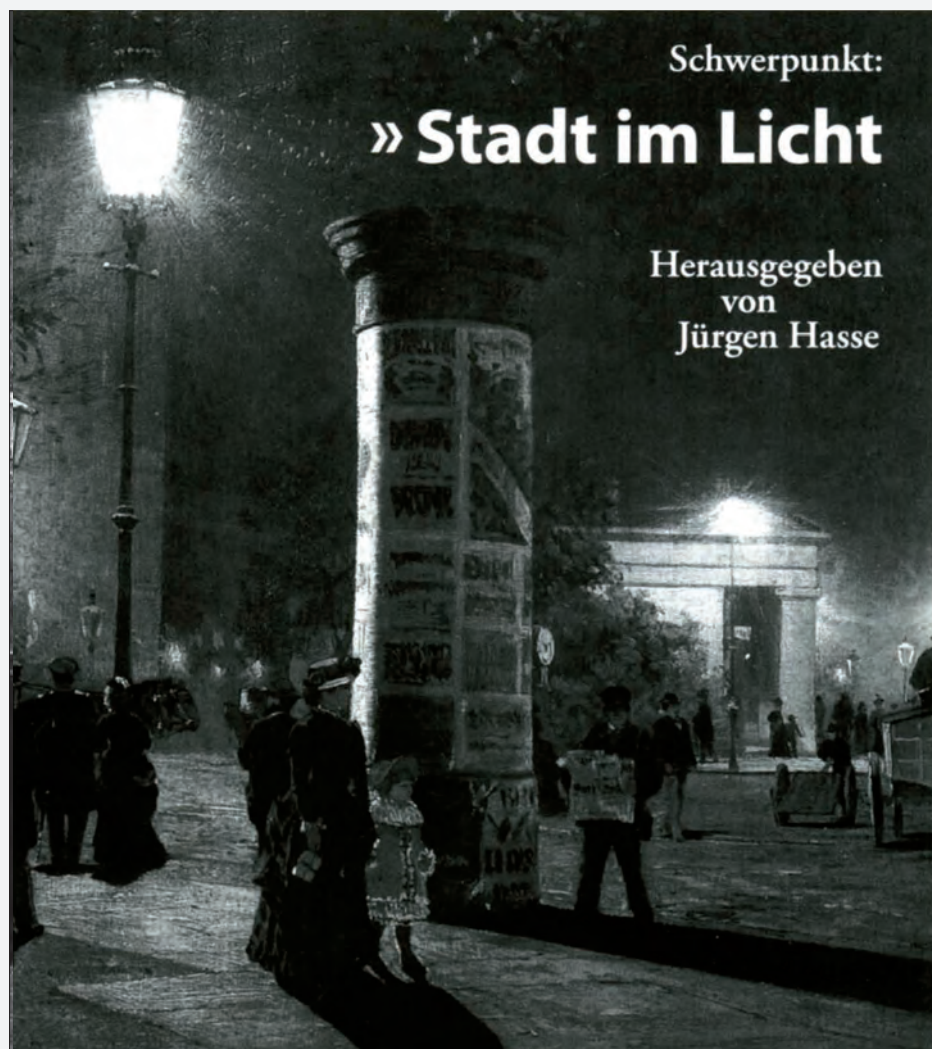
Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege  
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

**Heft 1/2007**

BAG - Verlag



# Die alte Stadt

Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt  
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler,  
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

## Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) - PROF.  
DR. AUGUST GEBESSLER (Geschäftsführer der  
AG Die alte Stadt e.V.).  
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,  
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.  
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS  
GESTRICH, Universität Trier, Fachbereich  
Geschichte - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,  
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und  
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie  
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,  
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut -  
PROF. DR. URSULA VON PETZ, RWTH Aachen,  
Planungstheorie und Stadtplanung - VOLKER  
ROSCHER, Architektur Centrum Hamburg -  
PROF. DR. JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg -  
PROF. DR. DIETER SCHOTT, TU Darmstadt,  
Institut für Geschichte - PROF. DR. HOLGER  
SONNABEND, Universität Stuttgart, Historisches  
Institut.

## Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die  
Redaktionsadresse erbeten:  
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.  
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.  
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-  
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden  
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

## Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

## Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-  
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- 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 Verlag oder der Redak-  
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-  
gangen sein.

## Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),  
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.  
Tel.: 07151/2766-45, Email: [info@bag-verlag.de](mailto:info@bag-verlag.de)  
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht  
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt  
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-  
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-  
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht  
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung  
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die  
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-  
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-  
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das  
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen  
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das  
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.  
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge  
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der  
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des  
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des  
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in  
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-  
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-  
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden  
Printed in Germany. ISSN 0170-9364  
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-005-8

## Stadt im Licht

Herausgegeben von Jürgen Hasse

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Editorial von Jürgen Hasse ..... | 3 |
|----------------------------------|---|

### **ABHANDLUNGEN**

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| MICHAEL MÜLLER, Ästhetisierung, Kultur und Ökonomie .....                                 | 7  |
| BEATE BINDER, Die Konstitution der Stadt im Licht .....                                   | 18 |
| DIETRICH NEUMANN, Architekturen des Augenblicks .....                                     | 32 |
| GERNOT BÖHME, Dämmerung als Atmosphäre .....                                              | 45 |
| GERHARD AUER, Meta Dekor .....                                                            | 55 |
| JÜRGEN HASSE, Das künstliche Licht in der Architektur –<br>eine epistemische Brache ..... | 67 |

|                      |    |
|----------------------|----|
| <b>AUTOREN</b> ..... | 78 |
|----------------------|----|

### **AKTUELLE BESPRECHUNG**

|                                                                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| J. ALEXANDER SCHMIDT / MARTIN TÖLLER (Hrsg.), Stadtlicht.<br>Lichtkonzepte für die Stadtgestaltung ( <i>Franziska Puhon-Schulz</i> ) ..... | 79 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### **BESPRECHUNGEN**

|                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| GUDRUN WITTEK, Das Kerstranke-Buch ( <i>Michael Thomas</i> ) .....                                               | 80 |
| MITCHELL L. ARNOLD, Die Abtei Herrenalb. Wie ihre Verwüstung<br>zur Auflösung führte ( <i>Immo Eberl</i> ) ..... | 81 |
| LARS BEHRISCH, Städtische Obrigkeit und soziale Kontrolle.<br>Görlitz 1450 – 1600 ( <i>Immo Eberl</i> ) .....    | 82 |

|                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| CHRISTOPH HEYL, A Passion for Privacy. Untersuchungen zur Genese der bürgerlichen Privatsphäre in London 1660-1800 ( <i>Michael Kaiser</i> ) ..... | 83 |
| BETTINA TÖGEL, Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre ( <i>Anett Müller</i> ) .....     | 85 |
| ROGER DIENER / JACQUES HERZOG u.a., Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait ( <i>Christian Holl</i> ) .....                                      | 86 |
| KERSTIN DÖRHÖFER, Pionierinnen in der Architektur. Eine Baugeschichte der Moderne ( <i>Barbara Zibell</i> ) .....                                  | 87 |

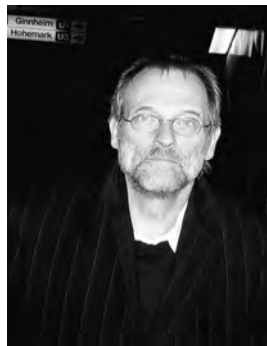
**Abbildung Umschlag:**

*Carl Saltzmann*, Erste elektrische Straßenbahnbeleuchtung in Berlin 1884, Öl auf Leinwand (Ausschnitt), Museum für Kommunikation Frankfurt am Main.

# Stadt im Licht

Editorial

von Jürgen Hasse



Die Zeit der grauen Städte scheint vorüber zu sein. Im Schein geradezu ekstatischer Illuminationen verwandelt sich das Bild der Stadt. Das künstliche Licht hat seinen profanen Zweck der „Be-Leuchtung“ überwunden und avanciert zu einem universell beschreibbaren Medium der Kultur(industrie). Internationale Messen der Licht- und Leuchtenindustrie („Belektro“ in Berlin oder „Light and Building“ in Frankfurt) sind oft der Anlass für temporäre Überbelichtungen.

Immer mehr Städte wollen die vom schönen Schein ausgehende Faszination nicht mehr auf wenige Tage des Jahres begrenzen. Illuminations-Konzepte sollen Abhilfe schaffen und den Zustand des Schönen auf Dauer stellen. Im Wettbewerb der Städte geht es nur scheinbar um narzißtische Selbstinszenierung. Im wirkmächtigen Hintergrund entscheiden auch repräsentative Inszenierungen über Ränge in metropolitenen Bedeutungshierarchien. Die flüchtige Wirklichkeit abendlicher Leuchtbilder der Städte entpuppt sich als Medium der Verknüpfung von Kultur und Ökonomie. So investieren die Städte und (in den Städten) die Unternehmen ins schöne, grelle, suggestive oder verführerische Licht, um meistens im engeren Sinne nichts zu „be-leuchten“, sondern zu „be-deuten“.

Die Globalisierung hat in ihren ästhetizistischen Rückwirkungen kommunale und unternehmerische Investitionen ausgelöst. Der nicht selten obsessive Zwang zur standort- wie kultur- und machtpolitischen Distinktion macht darauf aufmerksam, dass das neue Leuchten der Zentren in einem mannigfaltig verstrickten Systemzusammenhang steht – weit entfernt davon, profanen Zwecken zu genügen. Die aktuelle Tendenz der (vornehmlich großen) Städte, sich auf illuminierten Bühnen in Szene zu setzen, folgt einer transrationalen Logik, in der sich Kultur, Politik, Ökonomie und Technologie integrieren. Dies in einem Moment, in dem die kommunalen Standorte in eine schleichende bis offen ausbrechende Krise geraten sind. Wo der profanste Schornstein eines städtischen Kraftwerks im Schein nächtlicher Transluzenz in ein Medium der Faszination veredelt wird, kündigt sich eine Form der Problembewältigung an, die strukturelle Defizite ästhetisch zu überdecken versucht, anstatt in der Sache zu überwinden.



Werner Haupt, Belebte Allee am Abend, um 1926, Öl auf Leinwand, aus: Die Eroberung der Straße von Monet bis Grosz, hrsg. von Karin Sagner u.a., München o.J.

So strahlt der überbordende schöne Schein als Verschleierung und Maskierung der Krise nach innen und als programmatischer Ausdruck demonstrativer Selbstbehauptung nach außen. Der Boom des Schönen ist im Metier des Ästhetischen allein nicht zu verstehen. Das Verständnis aktueller großstädtischer Illuminationspraxen verlangt eine Betrachtungsweise, in deren Perspektive Kultur zu Ökonomie und Ökonomie zu Kultur wird.

In den Rissen der kulturellen Logik des Spätkapitalismus baut sich eine allgemeine Ästhetisierungswelle auf. Der Beitrag von **MICHAEL MÜLLER** setzt sich mit der Produktion des Symbolischen auseinander – gleichsam *zwischen* Postmoderne und Postfordismus. Die Illumination der Stadt ist *eine* Spielart der Ästhetisierung. Michael Müller setzt einen grundsätzlichen Akzent. So liefert der Beitrag *allgemeine* theoretische Analysekatgeorien, die jenen Wechselwirkungsprozess von Kultur und Ökonomie erhellen, der auch der Logik kultureller wie werbestrategischer Illuminationspraktiken eine Richtung gibt. Der Beitrag geht in seiner Bedeutung und Erklärungsreichweite notwendigerweise über den thematischen Rahmen dieses Heftes hinaus. Deshalb steht er am Beginn. *Eine* Pointe von Müllers Analyse besteht darin, dass die von Adorno und Horkheimer 1947 im Exil geschriebene Kritik „Kulturindustrie“ ihren Gegenstand keineswegs (etwa aus der emanzipatorischen Kraft der Demokratie) verloren hat, wie neoliberale Kulturfeuilletonisten und postkritische Zeitgeister gern suggerieren wollen. Die Kulturindustrie ist nicht tot! Sie hat sich flexibilisiert und ist geschmei-





„Lichtring“ in städtischem Raum, 2003 (Foto: Jürgen Hasse).

diger geworden, um sich in ihrem *scheinbaren* Verschwinden letztlich radikalisieren zu können.

Aktuelle Illuminationen der Stadt könnten den Eindruck erwecken, als handle es sich dabei um kulturelle Neuerungen, als würde sich nach langen Dekaden der Düsternis in deutschen (und anderen europäischen) Städten ein schönes Leuchten endlich als Medium einer allgemeinen Besserung des Lebens erweisen. So neu und sensationell die neue Luminiszenz dank LED und computergenerierter Lichtsteuerung auch erscheinen mag, die Methode, das Licht in den Dienst von Politik, Kultur und Ökonomie zu stellen, hat eine Geschichte, die so lang ist wie die des künstlichen Lichts. Der Geschichte des künstlichen – insbesondere des elektrischen – Lichts und den gesellschaftlichen Praktiken der Illumination widmet sich **BEATE BINDER** in ihrem Beitrag über die Konstitution der Stadt im Licht. Der Beitrag macht zugleich deutlich, auf welchen (ideologischen) Wegen das Licht-Machen über bloß optische Effekte hinauschießt und sich symbolisch in eine kollektive Verständigung über Stadt, Urbanität und modernes Leben einschreibt. Die moderne Stadt ist die erleuchtete Stadt!

Einen historischen Blick wirft auch **DIETRICH NEUMANN** auf herausragende Licht-Ereignisse der nächtlichen Moderne. Eine Reihe von Beispielen illustriert aktuelle „Architekturen des Augenblicks“, die sich als Folge einer immer wirkmächtiger werdenden Licht-Technologie in leuchtenden Bildern zunehmender ästhetischer Exzentriz zeigen. Aktuelle Illuminations-Offensiven lösen schon aufgrund ihrer Omnipräsenz die Gren-

zen zwischen öffentlichen und nicht-öffentlichen Räumen auf. Das historische Leitmedium des TV-Bildschirmes überbietet sich in Format, Zudringlichkeit und sinnlicher Dominanz im „Urban Screen“, der innerstädtische Gebäudefassaden mit LED-Bildern verfremdet, veredelt, imprägniert, kontaminiert... Der Urban Screen konstituiert damit eine neue kategoriale ästhetische Differenz innerhalb der Wirklichkeit des begehbaren großstädtischen Licht-Bildes.

Die sich kulturpolitisch ins rechte Licht setzende Stadt identifiziert sich zunehmend weniger mit ihrem Tages- als mit ihrem technischen Kunstlicht-Bild. Welche Rückwirkungen hat dies auf Wahrnehmung und Erleben des (Natur-) Prozesses der Dämmerung? Die Dämmerung ist eine Atmosphäre, die als „Herumwirklichkeit“ (Dürckheim) mitempfunden werden kann. Wenn aber die Dämmerung als Folge der Permanenz städtischen Lichts nur als *Mangel* an Licht empfunden wird, das als natürliches im Verschwinden und als technisches noch nicht erschienen, stellt sich das Individuum in seiner Hybridität zwischen Natur und Kultur ganz auf die Seite der Kultur. Der Beitrag von **GERNOT BÖHME** ist dem Naturphänomen „Dämmerung“ gewidmet. Was heißt es, die Dämmerung *nicht* als Mangel zu begreifen, sondern als Qualität des Mitseins in einer Atmosphäre, die nicht Dinge bewusst und erlebbar macht, sondern die Dauer?

Der Schein des künstlichen Lichts folgt selten nur einer Logik. Als Interventionen der freien Kunst gehorcht er keinem Zweck im engeren Sinne. Das künstliche Licht der („Kunst“) fällt aber nicht selten auch in die Zonen der Kulturindustrie. Dabei ist nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen, unter welchen Bedingungen eine Illumination der ästhetischen Rationalität der Kunst, einer dissuassiven Strategie der Kulturpolitik oder einem Kalkül der Verführung im Metier der Reklame folgt. Was ist in welchem Namen welcher Kunst und welchen Kunstverständnisses Lichtkunst? **GERHARD AUER** widmet sich der Frage nach der Grenze, die auf oft verschlungenen Wegen zwischen spektakulärem „Licht-Anmachen“ und Lichtkunst verläuft.

Licht-Machen setzt Professionalität voraus. Aber sind sich Stadt-Illuminatoren (sog. Licht-Designer, Licht-Künstler und Architekten) ihres praktischen Wissens auf einem reflexiven Niveau auch bewusst? Verfügen sie (gleichsam wissend) über ihr Wissen oder schlingern sie eher intuitiv durch diffuse Felder ihres Könnens? Während der heute rund 100 Jahre zurückliegende Illuminations-Diskurs die angestrebten Erlebniswirkungen des „schönen Scheins“ auf dem Niveau der Reflexion von Eindrücken, Symbolen und Empfindungen ansprach und zum Thema (selbst ethischer) Debatten machte, ist der aktuelle Licht-Diskurs durch einen technologischen Überhang gekennzeichnet. Der Beitrag des Heftherausgebers diskutiert die epistemologische Frage nach dem Wissen der Lichtmacher. Ausgangspunkt ist ein aktueller Illuminations-Diskurs, der ein kulturwissenschaftliches Defizit aufweist.

*Esslingen am Neckar / Frankfurt am Main  
Februar 2007*



## Ästhetisierung, Kultur und Ökonomie

### I.

Ästhetisierungen, wie sie sich seit geraumer Zeit auch in der veränderten medialen Transformation der Architektur und der Räume der Stadt manifestieren, sind in ihrer universellen Ausformung die beherrschende Tendenz gegenwärtiger kultureller Entwicklungen. Im Falle urbaner Licht- und Beleuchtungsästhetik konnte man in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts noch den Eindruck gewinnen, es handele sich dabei um ein Oberflächenphänomen. Das Entfernen gründerzeitlichen Dekors zugunsten leuchtender Schriftbänder oder Erich Mendelsohns<sup>1</sup> Begeisterung für den mit Neonschrift und -bild gänzlich tapezierten Times Square transformieren die Architekturen an ihren Fassaden zu Trägern neuer Oberflächen. Deren Ikonografie erzählt von der beschleunigten Zerfallszeit der Sprache und Symbole der Werbung im stadtöffentlichen Raum. Klassische architektonische Dekorationssysteme werden von massenkulturellen Informationsanordnungen verdrängt, die sich - für jedermann unmittelbar einsichtig - die Bauten für kommerzielle Zwecke oder auch solche der Propaganda dienstbar machen. Anders gesagt: ein System (Ökonomie) instrumentalisiert ein anderes (Kunst), ohne sich wirklich auf dieses einzulassen. Was hier unvermittelt als Kommerzialisierung die Architektur verdeckt, dringt noch nicht in deren Tiefendimension ein, allerdings bereits in die des städtischen Raums.

Nun hat sich dieses damals noch zaghafte Zusammenspiel von Ökonomie, Kultur und Ästhetik seit den 1970er Jahren nicht nur enorm beschleunigt sondern auch qualitativ erheblich verändert. Vormalige Grenzziehungen werden nun aufgegeben mit dem Resultat einer Schwindel erregender Ausdehnung des Ästhetischen in nahezu alle Bereiche unserer Lebenspraxis. Es ist dieser so offenkundig *sichtbare*, formästhetisch tendenziell unabgeschlossene, diskursiv kommunizierbare Sachverhalt, der ganz wesentlich unseren Eindruck nährt, dass sich die Stadt dabei gegenüber früheren Formen urbanen Lebens in einem entscheidenden Punkt verändert hat: Sie ist uns nicht mehr, wie noch die fordistische Stadt, nur Objekt, das wir mit unseren Subjektivitäten beleben - oft genug auch gegen dessen Widerstand. Stattdessen verkörpert das Urbane mittlerweile selber ein solches Maß an Substanz, das es uns als das Resultat seiner ei-

1 E. Mendelsohn, Amerika, Bilderbuch eines Architekten, Berlin 1926.

genen Schöpfung erscheinen lässt. Wir erleben die Stadt also nicht mehr nur als ein menschliches Produkt, sondern als Schöpfung und Schöpfer in einem. Im Vergleich zu vormaligen Stadien ihrer Modernität ist es das Medium der Ästhetisierung, worin die Stadt heute die Sichtbarkeit der Modernität voll und ganz repräsentiert. Wobei sie in dem, was verborgen bleibt, unendliche Möglichkeiten der Hervorbringung des noch ganz Unbekannten bereit hält, von uns gleichermaßen besetzt mit Hoffnungen, Illusionen und einem erheblichen Maß an Ängsten.<sup>2</sup>

Mit der Bedeutung des Ästhetischen für die konstitutive Kraft der Stadt, insbesondere zur Erzeugung und zur Vermittlung von Differenzen, habe ich mich an anderer Stelle bereits ausführlich befasst.<sup>3</sup> So möchte ich hier die Gelegenheit nutzen, den Wandel im Verhältnis von ökonomischen und ästhetisch-kulturellen Prozessen in einen erweiterten Zusammenhang zu stellen.

## II.

Erinnern wir uns an Frederic Jamesons<sup>4</sup> These, dass der Postmodernismus die kulturelle Logik des Spätkapitalismus sei. Nicht nur begrifflich bezieht er sich dabei auf die Theorie des Spätkapitalismus von Ernest Mandel.<sup>5</sup> Wie dieser vertritt er die Auffassung, dass seit den frühen 1960er Jahren, also bereits seit der Hochblüte des fordistisch-keynesianistischen Akkumulationsregimes, die Kulturproduktion in die allgemeine Warenproduktion eingedrungen sei. Der Zwang zur äußeren Produktdifferenzierung - Jameson spricht von „immer neuen Schüben immer neuer Waren“<sup>6</sup> - von im Prinzip standardisierten Massenerzeugnissen habe zu ästhetischen Experimenten und Innovationen geführt. Für denselben Vorgang hat in jenen Jahren Wolfgang Fritz Haug<sup>7</sup> den Begriff „Warenästhetik“ geprägt. Diese Tendenz radikalisiert sich in den 1970er Jahren mit der Ausbildung der neuen flexiblen Produktionsweise, vor allem auf der Grundlage neu entwickelter informationeller Steuerungstechnologien, die Kleinserien-, sogar Prototypenherstellung im großindustriellen Produktionszuschnitt ermöglichen. Das wird eine wesentliche Komponente dessen, was wir Ästhetisierung des Alltagslebens nennen. Doch ist das selbstverständlich nicht alles. Würde sich die Ästhetisierung nur auf die Oberflächen der industriell erzeugten Waren erstrecken, bliebe sie auf ihrem Weg ins Alltagsleben der Menschen gewissermaßen auf halber Strecke stecken. Sie muss auch die Menschen selbst ergreifen, äußerlich und innerlich, durch flexible Imagebildung und durch kontinuierliches physiognomisches und psychisches Refresh-

2 Vgl. S. Read, *The Urban Image: Becoming Visible*, in: D. Hauptmann (Hrsg.), *The Body in Architecture*. Rotterdam 2006, S. 52.

3 M. Müller / F. Dröge, *Die ausgestellte Stadt. Zur Differenz von Ort und Raum*, Basel 2005.

4 F. Jameson, *Postmoderne. Zur Logik der Kultur im Spätkapitalismus*, in: A. Huyssen / K.R. Scherpe (Hrsg.), *Postmoderne. Zeichen eines kulturellen Wandels*, Reinbek 1994, S. 45-102.

5 E. Mandel, *Der Spätkapitalismus*, Frankfurt/M. 1973.

6 F. Jameson (s. A 4), S. 48.

7 W.F. Haug, *Kritik der Warenästhetik*, Frankfurt/M. 1971.

ment. Aber auch das ist nicht alles. Wolfgang Iser<sup>8</sup> hat darauf hingewiesen, dass die zeitgenössische Ästhetisierung nicht einfach ein Oberflächenphänomen der Warenwelt oder des menschlichen Körperdesigns sei, sondern in die Tiefenstrukturen der Materie und der Objekte selbst eindringe.

Ästhetisierung ist demnach ein universelles und ein ganzheitliches Phänomen mit Oberflächen- und Tiefendimensionen. In dem Fall kann sie sich in der Tat nicht nur auf die Warendistribution und ihren Konsum beziehen, obgleich auch diese Bereiche schon zu umfangreichen kulturellen Transformationen führen. In einer zunehmend künstlichen Welt, d.h. in einer gemachten, hergestellten, produzierten Welt kann dann auch Kultur kein eigenständiger Bereich von Produktion, Vermittlung und Aneignung ästhetischer Objekte je für sich mehr sein. Sie ist dem gesamten Produktionszusammenhang dieser Welt eingegliedert. Sie produziert sie mit. Das allerdings muss bedeuten, dass der Produktionsbegriff den herkömmlichen, rein ökonomischen Sinn des Herstellens überschreitet. Das *kann* bedeuten, dass die Grenzen der Ökonomie in der zeitgenössischen Gesellschaft nicht mehr festlegbar sind. Auf jeden Fall bedeutet es, dass Produzieren heute mehr ist als das Herstellen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

In einer früheren Untersuchung zur Entstehung der Massenkultur<sup>9</sup> haben Franz Dröge und ich diesen universellen Produktionszusammenhang der Kultur als ökonomisches Kulturmodell<sup>10</sup> bezeichnet, das in den 1960er Jahren beginnend allmählich ältere, bis in die Renaissance zurückreichende Kulturmodelle als dominante ersetzt, ohne dass diese deshalb vollständig verschwänden. In diesem Modell wird die Ökonomie Träger, gar Innovator und Produzent kultureller Entwicklungen. Gemeint ist damit nicht nur die viel beredete Kulturindustrie, sondern die gesamte Ökonomie, von der heute dominierenden Finanzindustrie über die ausdifferenzierten Sektoren der Dienstleistungsindustrie bis zu den sehr heterogenen Segmenten der Warenproduktion. Es ist sogar eher so, dass im Zuge dieser Entwicklungen und kulturellen Verschiebungen die Kulturindustrie ihren ehemaligen autonomen Status als eigenes kulturelles und kulturökonomisches Segment verliert oder mindestens abschwächt und an verschiedenen Punkten in die Bereiche der allgemeinen Ökonomie hineinwächst. Auch das heißt nicht steigende ökonomische Funktionalisierung schlechthin, wenngleich das eine nicht zu vernachlässigende Komponente bildet. Der Produktionszusammenhang wird komplexer. Aufgrund des dabei institutionalisierten Experimentalzwanges dürf-

8 W. Iser, *Ästhetisches Denken*, Stuttgart 1990.

9 F. Dröge / M. Müller, *Die Macht der Schönheit*, Hamburg 1995, S. 96 ff.

10 Als Kulturmodell bezeichnen wir kognitive Muster, in denen Rolle und Funktion der Kultur im gesellschaftlichen Reproduktionsprozess mit relativ hoher kollektiver Verbindlichkeit gedeutet werden. Deshalb sind sie - positiv wie negativ - zugleich auch immer affektiv hoch aufgeladen. Von Anfang an sind sie transnational, i.w.S. „abendländisch“, d.h. von einem bestimmten Zeitpunkt an auch: expansiv und imperialistisch konfiguriert und produzieren entsprechend oft nationalstaatliche oder gesellschaftliche Untertypen.

ten Ambivalenzen zuwachsen, die das ökonomische Produzieren unter Verwertungsimperativen zwar nach wie vor prägen, es aber zugleich auch im oben ausgeführten Sinne des Begriffs „Produzieren“ übersteigen.

Hierfür gibt es zunächst zwei direkt ins Auge springende Hinweise. Das sind zum einen die sich in der ersten Hälfte der 1990er Jahre überschlagenden Fusionen zwischen Programm-, informationstechnischen und Fernmeldeindustrien, politisch gewollt und ermöglicht durch die Deregulierungspolitik der Industriestaaten vor allem im zuletzt genannten Sektor. Die Folgen bestehen bekanntermaßen in einer enormen Konzentration der kulturellen Distributionsindustrien, die über ihre fusionierten Teile zugleich aber auch in ganz anderen Wirtschaftssektoren tätig sind, vor allem im infrastrukturellen Ausbau der Fernmeldetechnik und ihrer kommerziellen Nutzung. Zum anderen beobachten wir eine abnehmende Fertigungstiefe der Kulturwarenproduktion dieser Distributionsindustrien und zwar in allen ihren Sparten, vom Verlagswesen, über Film- und Fernsehindustrie bis zur Musikindustrie. Immer mehr wird ausgelagert in selbstständige, meist kleine bis mittelständische Produktions- und Dienstleistungsfirmen,<sup>11</sup> sodass die eigene Wertschöpfung der Großunternehmen oft nur in der Endmontage des Produkts bzw. in seiner mediatisierten Distribution liegt.

Das heißt zusammengefasst: Die Kulturindustrie wiederholt in ihrem Konzentrationsprozess zugleich die für die Gesamtwirtschaft typischen Muster vertikaler Desintegration ihrer produktiven Strukturen. Wenn die Kulturindustrie aber über gesamtwirtschaftliche Verflechtungen, auch die allgemeinen Strukturmuster der spezifischen postfordistischen Disintegration in verschiedene Bereiche der allgemeinen Ökonomie hineinwächst, so heißt das keineswegs, dass ihre Bedeutung abnehme. Im Gegenteil, das gewaltig gesteigerte Wirtschaftspotential dieser Industrie, die überdies vollständig globalisiert ist, zeigt ihre steigende Bedeutung. Diese ist nur dabei, sich zu wandeln. Dadurch, dass die Kulturindustrie in alle Poren des Wirtschaftskörpers eindringt, ist ihre Bedeutung nicht mehr ausschließlich (wirtschaftlich oder kulturell) sektoral zu bestimmen, sondern sie wird zunehmend universalisiert.

### III.

Aber diese Entwicklung der Kulturindustrie ist nur *ein* Aspekt des ökonomischen Kulturmodells. Die Wirtschaft ist in ihm Sinn gebender und materiell-gegenständlicher Bezugshorizont und zugleich Träger und Motor der kulturellen Entwicklung. Das bedeutet die wechselseitige, ausschließlich interne Programmierung der miteinander verknüpften Elemente Ökonomie und Kultur und die Dynamisierung ihrer Prozesse. Die rekursive Ausgestaltung der Programmierungen und Prozesse sichert darüber hinaus ein hohes Maß an Lern- und Anpassungsfähigkeit an von außen gesetzte Bedingungen wie z.B. Veränderungen der Sozialstruktur, nicht selbst produzierte Mo-

11 S. Lash / J. Urry, *Economies of Signs & Space*, London 1994, S. 111-144.

den, neue Technologien, Veränderungen von Raumstrukturen oder städtische Transformationen. Aber auch diese „externen“ Bedingungen sind solche, die zunehmend selbst erst von dem Komplex Ökonomie/Kultur produziert bzw. mitproduziert sind. Ihre Wahrnehmung und Umgehung oder Anpassung führen über das Lernen am Erfolg zu Neuprogrammierungen des Durchdringungsverhältnisses von Ökonomie und Kultur, deren Handlungssubjekte im weitesten Sinne Unternehmen sind.<sup>12</sup>

Zum anderen bedeutet das, dass sich diese beiden Kernsysteme moderner Gesellschaften wieder entdifferenzieren, dass sie nicht mehr füreinander Umwelten sind, sondern zu „einer Welt“ zusammenwachsen. Das heißt, dass die jahrhunderte lange Tendenz der zunehmenden Autonomisierung dieser (und natürlich auch anderer) Teilsysteme der Gesellschaft in der kurzen Zeitspanne von zwanzig bis dreißig Jahren in ihr Gegenteil gewendet ist: statt Differenzierung und Autonomisierung jetzt Entdifferenzierung und Durchdringung.

Diesen Sachverhalt riecht man und schmeckt man irgendwie. Auf die eine oder andere Weise ist er jedermann bewusst. Im kritischen Feuilletonismus - gleichgültig ob „progressiver“ oder konservativer Spielart - wird er als Kommerzialisierung der Kultur plakatiert und nicht selten als kulturfern zurückgewiesen. Das aber verkennt die Bewegungsrichtung: Nicht die Ökonomie dringt in die Kultur ein sondern es ist umgekehrt: Es ist die Ökonomie, die kulturell aufgeladen wird.

Tatsächlich ist in der Vergangenheit in der Ausbildung der Massenkultur Kommerzialisierung ein Transformationsmechanismus der affirmativen Kultur gewesen. Im Bereich der Popular culture geschieht dasselbe ebenfalls massenhaft. Die Produktionsapparate wollen gefüttert sein, der Umsatz muss stimmen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass sich Kultur heute genauso rechnen muss wie Fruchteyoghurt. Aber sie darauf festzulegen, wäre noch nicht einmal die halbe Wahrheit. Trotzdem lässt sich die Sache noch weiter zuspitzen, schließlich verschwindet die fordistische, die standardisierte Massenkultur der großen Apparate nicht einfach. Dafür befriedigt sie noch immer und auf unabsehbare Zeit zu viele Bedürfnisse, wie ja auch die Transformation der Kulturindustrie trotz allen Tempos sich nicht auf einen Streich vollzieht, möglicherweise überhaupt nie vollendet werden wird. Und selbst wenn das passiert sein sollte: Die Produktions- und Distributionskapazitäten sind nicht geschrumpft, sondern vervielfachen sich entsprechend dem Akkumulationsprinzip der Kapitalbildung. Was der Expansion der Kapazitäten mit Sicherheit nachhinken wird, ist die entsprechende Entwicklung kreativer, menschlicher Potenzen zur Beschickung der Kapazitäten, so dass die Ausbeutung des Vorhandenen für die Kulturmärkte nicht ab- sondern zunehmen

12 Mitte der 1980er Jahre ist erstmals vom Lead user die Rede als Strategie innovativen Managments, das Verhalten von Konsumenten an avanciertem Warengenbrauch einzelner Konsumenten zu beobachten, um daraus Konsequenzen für weitere Produktentwicklung zu ziehen. Vgl. u.a. E.v.Hippel / G.I. Urban, Lead user analyses for the development of new industrial products, in: Managment Science, 34, 5, 1988, S. 569-582; C. Herstatt / C. Lütke / C. Lettl, Wie fortschrittliche Kunden zu Innovationen stimulieren. How customers stimulate innovations, in: Harvard Business Manager 24, 1, 2002, S 64-68.

wird. Denn die Ausbildung solcher Potenzen ist unter Verwertungsgesichtspunkten erstens zu kostenintensiv und zweitens in der heute fast ausschließlich herrschenden Ökonomie der Zeitpräferenzen zu langfristig.

Halten wir fest, dass die postfordistische Ökonomie ihre Kultur selber herstellt. Sie wird damit als ganze zur kulturellen Ökonomie. Hierfür lassen sich mindestens vier miteinander verflochtene und in der Wirkung kumulierende Prozesse ausmachen: zum einen die bereits angesprochene Integration der verschiedenen Sektoren der traditionellen Kulturindustrie und ihre Einfügung in übergreifende Zusammenhänge. Zum zweiten ist die strukturelle Mediatisierung der Ökonomie selbst zu nennen. Der dritte Prozess ist der der bereits erwähnten generellen Ästhetisierung. Und viertens schließlich sind soziale Strukturveränderungen zu beobachten, die auf die wirtschaftliche Umstrukturierung zurückzuführen sind und in denen vor allem in dem hoch qualifizierten, gut verdienenden Segment der neuen Dienstleistungseliten die Nachfrage nach den kulturell aufgeladenen Gütern und Diensten in ihrem eigenen Angebot mitproduziert wird. Diese kulturkonsumtiven Ansprüche sind bereits in sich hoch different, wie dieses Beschäftigungssegment selbst in seinen Qualifikationsprofilen stark differiert, und das setzt sich in die Mittelschichten als Anspruchsdifferenzierung fort.

Aber worum geht es sonst, wenn nicht um die Synchronisation dieser Ansprüche mit den Angeboten? Auch in der bürgerlichen Kultur ging es um nichts anderes, und wir wissen, wie wenig das geklappt hat. Das heißt, die reine ökonomische Funktionalisierung der Kultur mag zwar in der postfordistischen Ökonomie intendiert sein, sie ist aber keineswegs das Finish ihres empirischen Funktionierens. Um auf das Eingangstatement von Jameson zurückzukommen: Es ist glanzvoll formuliert, aber die kulturelle Logik des Spätkapitalismus hat ziemlich viele Risse in ihrer Fassade.

#### IV.

Dass die standardisierte Kulturproduktion, vor allem ihre Distributionsmechanismen, noch immer wie ein riesiger Block in das Neue hineinragt, zeigt nur, dass es auch in einer ausdifferenzierten Nachfragestruktur nach wie vor homogene Großaggregate gibt und dass die postfordistische Transformation der Ökonomie (und der Kulturindustrie) selber kein Zustand, keine wirtschafts- oder kulturgeschichtliche Epoche, sondern ein offener Prozess ist - der übrigens auch eine sehr solide Absturzmöglichkeit impliziert.

Genau diese Tatsache eröffnet aber zugleich zwei weitere empirische Fenster. Eines teils bleibt dieser eminente Block uns noch sehr lange erhalten. Er wird sich, auch architektonisch, sogar noch verfestigen und qualitativ weiter absinken; denn die zunehmende Verarmung *in* der Gesellschaft (nicht *der* Gesellschaft) zieht zwangsläufig Standardisierungen in Konsummustern und Freizeitverhalten auf immer stärker abgesenktem Niveau der Refinanzierbarkeit der zur Verfügung stehenden Reproduktions-



mittel der Individuen und Familien nach sich. Und andernteils folgt daraus, dass Kultur aktuell in unterschiedlichen zeitlichen Schichtungen produziert wird und mithin als ungleichzeitiger funktioneller Komplex existiert. Ich meine damit nicht die historischen Sedimentierungen in Stadtbildern oder Museen, sondern die aktuellen Hervorbringungen. Ich denke dabei auch nicht direkt an Stilunterschiede, also das, was im postmodernen Historismus unmittelbar thematisiert wird. Oder die unendlich lange Nostalgiewelle, die auf sehr unterschiedlichen technischen Niveaus und vor allem in nahezu allen Industrien produziert wird.

Mit historischer Schichtung in der aktuellen Kultur ist durchaus so etwas ähnliches gemeint: die Gleichzeitigkeit - und in dieser Gleichzeitigkeit die gegenseitige Relativierung - kultureller Produkte von historisch unterschiedlich verfassten und konstituierten kulturproduktiven Industrien. Also die Gleichzeitigkeit von massenkulturellem Block und von postfordistischer Segmentierung. Und dazu müssen wir immer noch die handwerkliche bis manufaktuelle Produktion der traditionellen Künste rechnen.<sup>13</sup> Das bedeutet, dass nicht nur die vor allem über Mode ausdifferenzierte postfordistische Kultur ein allseits als solches gewürdigtes Differenzphänomen darstellt. Auch die Kultur des Blocks steht dazu auch in Differenz, was noch dadurch verstärkt wird, dass er durch die angesprochenen Prozesse seiner wirtschaftlichen Grundlagen und Strukturen selbst eine zunehmend heterogene Verfassung erhält.

So viel zum ersten Aspekt von Kommerzialisierung der Kultur, als welche die Entdifferenzierung von ökonomischem und kulturellem System häufig traktiert wird. Es zeigt sich, dass es sich um einen Begriff handelt, der unter den Bedingungen der gegenwärtig ablaufenden kulturellen Transformationen in ihren viel umfassenderen Zusammenhängen einer deutlich differenzierteren Betrachtung unterzogen werden muss. Dieser Eindruck verstärkt sich, wenn man auf die Qualitäten der transformierten Produkte selbst zu sprechen kommt.

## V.

Kommen wir zu einem weiteren, die Ästhetisierung vorantreibenden Aspekt, den der „Zeit-Raum-Kompression“, den David Harvey<sup>14</sup> ins Zentrum seiner Analyse der Gegenwartsgesellschaft und ihrer Kultur stellt. Dabei handelt es sich um einen grundlegenden Transformationsmechanismus moderner Gesellschaften, der oft in Tabellen oder Schaubildern dargestellt wird, in denen die Raum-Zeit-Relationen durch die Erfindung neuer Kommunikationstechnologien vom Segelschiff, über Eisenbahn, Flug-

13 Obwohl sie mittlerweile auch wahrhaft industrielle Ausmaße erreicht hat, bedenkt man, dass momentan allein in der gegenwärtigen Welt-Kunstfabrik New York pro Jahrzehnt von ca. 150.000 Künstlern mehr als 15 Millionen Kunstwerke hergestellt werden (*B. Taylor, Modernism, post-modernism, realism: a critical perspective for art*, Winchester 1987, S. 77, nach *D. Harvey, The Condition of Postmodernity*, Oxford/Cambridge 1989, S. 290).

14 *D. Harvey, Die Postmoderne und die Verdichtung von Raum und Zeit*, in: *A. Kuhlmann* (Hrsg.), *Philosophische Ansichten der Kultur der Moderne*, Frankfurt/M. 1994, S. 48-78.

zeug bis hin zu den gegenwärtigen Digitaltechnologien mit ihrem Echtzeittransfer von Informationen und Daten symbolisiert sind.<sup>15</sup>

Die Ursachen für eine qualitative Beschleunigung seit Anfang der 1970er Jahre liegen in dem Zusammenbruch des fordistischen Modells der Massenproduktion verbunden mit einer Überakkumulationskrise und einer lang anhaltenden Stagflationssymptomatik. Die Folge einer solchen Krise ist zwangsläufig eine massenhafte Kapitalvernichtung, die sich sinnlich wahrnehmbar in der weltweiten Deindustrialisierung zuvor (wirtschaftlich) blühender Industrieregionen, in der Verödung und Verarmung ihrer Städte niederschlägt.

Raum-Zeit-Kompression besteht in einer zunehmenden Beschleunigung im Turnover des Kapitalkreislaufs. Das bedeutet nicht, dass die fordistische Industrie verschwindet. Wie wir es schon bei dem „Block“ der industriellen Massenkultur beobachten konnten, bleiben auch einige fordistische Industrien erhalten, z.B. ihre Prototypen, die chemische und die Automobilindustrie. Allerdings werden auch sie restrukturiert und übernehmen viele der Flexibilisierungsinstrumente.

All diese Verschiebungen und Veränderungen, die eine Restrukturierung der Gesamtkonomie auf der Grundlage ihrer Flexibilisierung darstellen, sind von durchschlagender kultureller Wirksamkeit. Und zwar in mindestens drei Hinsichten. Zum einen stellt der primäre Anlass aller Veränderungen auch tatsächlich ihr Resultat dar: die Raum-Zeit-Verdichtung. Ihre farbigsten Effekte erzielt sie dabei in der Distribution und Konsumtion der Waren und Dienste. Dieser Wirkungsteppich wird üblicherweise unterm Label Ästhetisierung geführt. Zum zweiten wird die Ästhetisierung aber in die Dienste und in die Produkte, in ihren Vollzug und ihre Materialität selber hinein genommen durch eine zunehmende symbolische Grundierung nicht nur der nicht-materiellen sondern gerade auch der materiellen Güter. Lash und Urry<sup>16</sup> sprechen davon, dass ein paradigmatischer Wandel von einer materiellen zu einer kulturellen Basierung aller Hervorbringungen in der postfordistischen Ära stattfindet.

Zum dritten zieht die Flexibilisierung der Ökonomie eine ziemlich grundlegende Umwälzung der Sozialstruktur nach sich. Und diese bestimmt alle kulturellen Praktiken mit, ihre Differenzierungen, Aneignungsweisen und Idiosynkrasien, Verhaltensstilisierungen oder Repräsentationsweisen, Verkehrsformen und distinktiven Symbolisierungen. All diese Maßnahmen des Turnover einer steigenden Massenproduktion von Waren und Diensten beruhen auf zwei grundlegenden Mechanismen, die in dem Begriff Ästhetisierung zusammenzufassen sind. *Zum einen* werden sie immer stärker symbolisch aufgeladen, ihr symbolisches Wertversprechen, das in immer neu zu schaffende Wertsysteme eingebunden ist, muss das reine Gebrauchswertversprechen übersteigen, weil symbolische Bedeutungssysteme durch den konzentrierten Einsatz der modernen medialen Techniken schneller zu verändern sind als der effektive Ge-

15 Ebda., S. 49 f; siehe auch D. Harvey (s. A 13), S. 241 f.

16 S. Lash / J. Urry (s. A 11).

brauchswert eines Dings trotz programmierten Verfalls in sinkender Halbwertszeit dauern würde. Weggeworfen werden in der „Wegwerfgesellschaft“ deshalb nicht nur die ebenfalls zu Gebrauchskunstwerken ausgestalteten Verpackungen, sondern durchaus gebrauchsfähige Gegenstände zusammen mit den symbolischen Systemen, Wertüberzeugungen und Lebensstilen, in denen sie eine kurze Zeit bedeutungsvoll waren. Wenn Baudrillard<sup>17</sup> behauptet, dass die marxistische Warenanalyse deshalb obsolet sei, weil der Kapitalismus heutzutage primär mit der Produktion von Zeichen und Zeichensystemen beschäftigt sei und weniger mit der Herstellung von Warenwerten, so zielt sein Argument in die richtige Richtung. Tatsächlich ist neben Gebrauchs- und Tauschwert ein wachsender Anteil an Zeichenwert in allen Waren und Diensten vergegenständlicht. Die Lichtästhetik wird dabei aufgrund ihrer von immaterieller Substanz begünstigten Flüchtigkeit zur geradezu vorbildlichen Symbolisierung jener Flüchtigkeit, mit der wir die stetig wechselnden symbolischen Systeme konsumieren.

Der *andere* Hauptmechanismus besteht in der Produktdifferenzierung. Um differenzierte Dienste- und Produktidentitäten auf pluralisierte oder heterogene Bedürfnisse von Konsumentengruppen beziehen zu können, was erst einen differenzierten Konsum sicherstellt, ist es notwendig, diese Differenzen symbolisch zu stabilisieren. Oft werden auf diese Weise Produktidentitäten überhaupt nur symbolisch simuliert. Dieser Mechanismus trägt also wesentlich zur symbolischen Aufladung als Gesamtbefund und damit zur Ästhetisierung der hergestellten und Dienste vermittelten Welt bei.

Nun können diese Symbolisierungen nicht den Dingen als Etiketten aufgeklebt werden. Auch das geschieht in großem Maßstab, bewährt sich aber nicht am Markt. Das heißt doch wohl: auch die in diesem beschleunigten, ja geradezu fluiden Reproduktionsprozess aufeinander abgestimmten Dinge, Dingsymboliken und Lebensstile besitzen eine solche Stabilität und Interpretationsfähigkeit - früher hätte man vielleicht Authentizität gesagt -, dass nach kurzer Probe Talmi gegenüber „echter“, d.h. für einen solchen Abstimmungsvorgang oder kulturellen Sozialraum typischer Symbolik identifiziert und ausgeschieden werden kann.

Diese kulturell reinterpretierte „Authentizität“ in Kontexten sehr heterogener individueller Handlungsbezüge, sich verhältnismäßig rasch wandelnder Selbstdeutungen und fluider Identitäten zeigt, dass die symbolischen Aufladungen tiefer ansetzen. Sie müssen in die Tiefenstrukturen der Dinge, in ihre Materie eingedrungen sein. In der Tat sind sie die wirkliche Erscheinungsweise der Dinge selber, nicht nur ihr angehefteter Schein. Das geht nur, wenn sie mit und in den Dingen selbst produziert werden, wenn sie einen wirklichen und nicht nur zugeschriebenen Zeichenwert besitzen, wenn der Zeichenprozess nicht nur zur Grundlage des Konsums, sondern auch der Produktion von Konsumgütern geworden ist. Und das ist in steigendem Maße der Fall.

17 J. Baudrillard, *L'échange symbolique et la mort*, Paris 1973; dts. *Der symbolische Tausch und der Tod*, Berlin 1982.

## VI.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es gewiss verfehlt wäre anzunehmen, das ökonomische Kulturmodell stellte einen geschlossenen, ausschließlich wirtschaftlich definierten Determinationszusammenhang dar, der den ideologischen Verblendungszusammenhang, den Horkheimer und Adorno<sup>18</sup> als Resultat der fordistischen Massenkultur glaubten annehmen zu müssen, evtl. noch durch Differenzierung perfektioniert hätte. Es ist zweifellos so, dass die kulturelle Produktion seit der fordistischen Phase zunehmend Moment des ökonomischen Reproduktionsprozesses geworden ist. Auch hat sich diese Entwicklung in den letzten zwanzig Jahren beschleunigt. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Flexibilisierung und Globalisierung der Wirtschaft deren Anpassungsfähigkeit an Marktbedingungen erheblich verbessert haben; und das vor allem auch dank ihrer Fähigkeit, diese durch forcierten Symbolverschleiß in praktisch allen Gütergruppen selbst nachhaltig mitzubestimmen. So dürfte das Ausmaß der Produktion „objektiver Kultur“ sicherlich größer und überwältigender sein als es Georg Simmel<sup>19</sup> zu Anfang des vorigen Jahrhunderts befürchtet hat.

Wohl handelt es sich um eine sich mehr und mehr verstärkende Tendenz, jedoch beileibe nicht um den von der älteren Kritischen Theorie befürchteten Endzustand. Das ökonomische Kulturmodell ist, wie noch jedes vergangene Kulturmodell, ein *work in progress*. Auch die Künste, also der Bereich der traditionellen Hochkultur, wachsen immer stärker in wirtschaftliche Verwertungszusammenhänge und vermischen sich mit einzelnen Bereichen der Massenkultur. Ihre avanciertesten Vertreter, Medien- und Computerkünstler, werden z.T. zu Pionieren industrieller Entwicklungen, was die Bedeutung der Symbolbildungsprozesse in der Produktion noch einmal unterstreicht. Und doch produziert gerade der „hochkulturelle“ Bereich immer wieder seine Differenz mit. Wird man insgesamt von einer starken Tendenz der Entautonomisierung der Künste sprechen können, so bedeutet das aber *auch*, dass die Grenzen der Autonomie laufend verschoben werden und zwar *nicht nur* nach hinten. In einem heterogenen, unübersichtlichen und von vielen Interessen umkämpften Feld werden sie an sehr verschiedenen Stellen aufgebaut, abgerissen und wieder neu errichtet. Der Grund liegt einfach darin, dass sich die Bedingungen der Autonomie wie auch ihre Gefährdungspotentiale gegenüber der klassischen Zeit der Kunstautonomie vermehrt haben und in ihren Wirkungsmöglichkeiten uneindeutiger und zugleich interpretationsbedürftiger geworden sind.

Und schließlich spielt das eine Rolle, was Georg Simmel<sup>20</sup> als den Gegenpol all dessen, was bisher behandelt wurde, begreift: die „subjektive Kultur“, die damit vermit-

18 M. Horkheimer / Th.W. Adorno, *Dialektik der Aufklärung*, Amsterdam 1955.

19 G. Simmel, *Die Großstädte und das Geistesleben*, in: G. Simmel, *Brücke und Tür*, Stuttgart 1957, S. 227-242.

20 Ebda., S. 240 f.

telt werden muss, also die soziale Form der vielen individuellen Subjektivitäten.<sup>21</sup> Es ist sicherlich so, dass die angesprochenen Angebotsvorgaben die Individualitäten mitformen, indem sie deren Lebenswelten durch Objektbesetzungen strukturieren. Aber diese Lebenswelten gehen nicht in der ökonomischen Reproduktion auf, mithin auch nicht die Individuen.

Im Gegenteil. Die Praktiken des neuen Akkumulationsregimes führen bei einer gesamtwirtschaftlichen Absenkung der Lohnquote und vor allem der Masseneinkommen zu einer starken Polarisierungstendenz der Sozialstruktur aller westlichen Gesellschaften, die den Schein mittelständischer Nivellierung im Rahmen der fordistischen Massenkultur der 1960er Jahre aufgelöst hat. Die postfordistische, sich immer weiter ausdifferenzierende Massenkultur orientiert sich mit hochwertigen und Luxusgütern (und das gilt auch für die innerstädtischen Lichtästhetisierungen) in erster Linie an den Teilen der Bevölkerung, die entweder ihre mittelständischen Einkommen halten konnten oder an die Neuen Reichen. Der wachsende Rest der Bevölkerung wird mit qualitativ und im Preisniveau abgesenkten Massenkonsumgütern (noch) versorgt. So ist durch eine stark skalierte Produktpalette und sehr verschiedene Symbolisierungsrepertoires eine Akkumulation in den verschiedenen Wirtschaftssektoren trotz durchschnittlich sinkender kaufkräftiger Nachfrage (noch) möglich.

21 Vgl. M. Müller / F. Dröge (s. A 9), S. 79 ff.

## Die Konstitution der Stadt im Licht

### 1. Einführung

Auf meinem Schreibtisch steht seit einigen Wochen eine Postkarte: Unter dem Titel „Berlin, Nachtausgabe“ lud die Klasse Informationsgestaltung der Universität der Künste Berlin zur Präsentation ihrer Foto-Reportagen über das Leben und Arbeiten in der nächtlichen Metropole ein.<sup>1</sup> Obwohl die „dunklen Seiten“ der Stadt im Zentrum standen, ist auf der Einladung ein Bild der Lichterstadt zu sehen: Es zeigt verschwommene Leuchtreklamen, Konturen des Berliner Breitscheidplatzes sind zu erkennen, ein beleuchtetes Taxi. Die nächtliche Stadt ist in Bewegung, wird im Vorüberfahren erlebt, im Zwischenraum der Orte des Vergnügens wie der Arbeit. Das Bild knüpft an dominante Vorstellungen der nächtlichen Stadt an, weckt Assoziationen: Die Lichterfülle spricht von der Faszination der Stadtnacht, deren Puls nie zu schlagen aufhört, wie es in der Hymne an New York heißt.<sup>2</sup>

Licht und Stadt gehören zusammen, Urbanität scheint erst dort vollendet, wo Leben auch in der Nacht stattfindet. Die Konzentration auf das nächtliche städtische Licht, so schreibt Joachim Schlör in seiner Studie „Nachts in der großen Stadt“, führt „manchmal dazu, dass die Eigenwertigkeit, ja die Widerborstigkeit der Nacht nicht wahrgenommen wird“<sup>3</sup>, dass Stadt und Nacht vorschnell als Synonyme wahrgenommen werden. Nun kann man entweder mit Joachim Schlör auf Spurensuche nach „anderen“ Geschichte(n) der städtischen Nacht gehen, in der das Dunkel mit Diskursen um Sicherheit und Sittlichkeit, mit dem Erleben von Geheimnisvollem und der Neugier auf das Verborgene, mit einsamen Wanderungen in dunklen Straßen und der Erkundung (un)heimlicher Orte verbunden ist. Oder man kann danach fragen, wieso im Bild der Stadt die beleuchtete Nacht eine so zentrale Rolle spielt. Ist dieses Bild tatsächlich nur der Dominanz einer Geschichtsschreibung künstlicher Beleuchtung geschuldet, wie Joachim Schlör vermutet? Oder gibt es noch andere Gründe, die in der Stadt und der Konstitution der Stadt selbst liegen, dass diese Verbindung so stark geworden ist? Bei

1 Diese sollen 2007 als Buch erscheinen.

2 Frank Sinatra singt: „I wanna wake up in a city, that doesn't sleep / And find I'm king of the hill-top of the heap“; © Warner Bros. Records, Inc.

3 J. Schlör, *Nachts in der großen Stadt*. Paris, Berlin, London 1840 bis 1930, München 1991, S. 60; vgl. auch B. Brettauer, *Die Nachtstadt: Tableaus aus dem dunklen Berlin*, Frankfurt a.M. 1999.

dieser Frage setzen die folgenden Überlegungen an: Ich werde zu zeigen versuchen, wie die moderne Stadt durch und in der Auseinandersetzung mit moderner Technik hervor gebracht wurde. Der Diskurs um die Elektrifizierung, der in den Jahren von 1880 bis 1920 immer auch eine Auseinandersetzung mit den Bedingungen und Möglichkeiten von Stadt und Urbanität war, dient mir dazu, Wahrnehmungsweisen, Imaginationen und Problemhorizonte herauszuarbeiten, in denen Stadt und Licht verbunden wurden. Ich werde dafür die Phase der Elektrifizierung in den Blick nehmen, fand doch die neue Technik genau in der Zeit ihren Eingang in die Städte, als diese auf Grund starken Wachstums mit der Notwendigkeit konfrontiert waren, neue soziale und politische und eben auch technische Konzepte zu erproben und zu implantieren.<sup>4</sup> In dieser Zeit setzten die elektrischen Lampen mit ihrer strahlenden Helligkeit nicht nur neue Maßstäbe für künstliche Beleuchtung, sondern standen auch für eine neue Stufe städtischer Entwicklung. Auch noch einige Jahrzehnte später, als die ersten Elektrizitätswerke in Betrieb gegangen und die nächtlichen Illuminationen in den Zentren zu Dauereinrichtungen geworden waren, blieb die voranschreitende Elektrifizierung eine Chiffre für neue Formen des „modernen“ urbanen Lebens und stand für die komplexen gesellschaftlichen Veränderungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die gerade in den Städten sichtbar wurden. Die Rede über künstliches Licht im städtischen Alltag war immer auch ein Reden über die Herausforderungen und die Ambivalenzen der Moderne.<sup>5</sup>

## 2. Die Stadt als Bühne technischen Fortschritts

In den Jahren um 1880 fanden in Deutschland die ersten öffentlichen Auftritte<sup>6</sup> der neuen Beleuchtung in den Straßen und auf den Plätzen der urbanen Zentren statt. Einen Rahmen boten zunächst öffentliche Feste und Feiern. Bereits ab 1870 trugen elektrische Beleuchtungsereignisse zur Ausgestaltung des gesellschaftlichen Lebens wie der nationalen Inszenierung bei, etwa wenn einzelne Lampen bei den großen nationalen Feiertagen, den Kaisergeburtstagen oder dem Sedanstag, zum Einsatz kamen. Dort hinterließ der „zauberhafte Glanz“, in dem sich die zu Tausenden auf den Straßen flanierenden Menschen ergingen, „in der Erinnerung der Zeitgenossen und Festteilnehmer ein unvergessliches Andenken (...) an die tief ergreifenden und bewegenden Vorgänge und Eindrücke, die das unvergessliche Fest in dem nationalen Empfinden hervorrufen“, vermutete die *Illustrierte Zeitung*. Sie schreibt von einer „halben Million Menschen“, die sich 1887 beim Kaisergeburtstag in Berlin „durch die Straßen wälzte“.<sup>7</sup> Nationale Gefühle und Begeisterung über den in den Lampen manifest werdenden

4 Zu Urbanisierung J. Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1985.

5 Vgl. B. Binder, *Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag*, Tübingen 1999.

6 W. Schivelbusch, *Licht, Schein und Wahn. Auftritte der elektrischen Beleuchtung im 20. Jahrhundert*, Lüdenscheid 1992.

7 *Illustrierte Zeitung* Bd. 88, 1887, S. 364: Die Feier des 90. Geburtstages Kaiser Wilhelms in Berlin.





**Abb. 1:**  
Kabellegung in einer Straße Berlins,  
(aus: Gartenlaube 1890, S. 381).

technischen Fortschritt gingen dabei Hand in Hand. Der städtische Raum mit seinen repräsentativen Bauten setzte den Rahmen für das Erleben dieser besonderen Feiern und schuf damit einen Wahrnehmungs- und Deutungsrahmen, der elektrisches Licht mit Glanz, Luxus und den nationalen wie gesellschaftlichen Möglichkeiten technischen Fortschritts konnotierte.

Um 1880 wurden auch die ersten Straßenbeleuchtungen installiert, wenn auch zunächst nur als Probeanlagen. Zu diesem Zeitpunkt war die Technik so weit entwickelt, dass ein reibungsloser Einsatz von elektrischen Beleuchtungskörpern möglich schien. Elektrotechnische Firmen baten die städtischen Gremien um Erlaubnis, für eine bestimmte Zeitspanne einige Lampen zu installieren, um die Vorzüge elektrischer Beleuchtung zu demonstrieren. Auf diese Weise wollten sie die städtischen Gremien von der Notwendigkeit überzeugen, auch längerfristig in elektrisches Licht zu investieren. Die Genehmigungspraxis war in den Städten des Deutschen Reichs unterschiedlich. Einige waren skeptisch gegenüber der Zuverlässigkeit der Anlagen, kritisierten die Kosten für die neuen Lampen, hielten so viel Helligkeit für überflüssig und waren nicht zuletzt besorgt um die Zukunft der städtischen Gaswerke. Doch waren erstmal eine oder mehrere Lampen genehmigt, wurde die abendliche Illumination ein Publikumsmagnet. Die Straßen waren voll von Neugierigen und Schaulustigen, die das Licht

sehen wollten, von dem sie mit großer Wahrscheinlichkeit bereits gehört oder gelesen hatten. Die Tagespresse und die illustrierten Zeitschriften berichteten euphorisch von diesen Beleuchtungsereignissen. Sie rühmten die besondere Qualität des elektrischen Lichts und erläuterten die Funktionsweise der Lampen. In den Beschreibungen bürgerte sich rasch ein fast standardisiert wirkendes Beschreibungsrepertoire ein: Immer wieder war die Rede von der Helligkeit, die „die Nacht zum Tag werden“ ließ, und es wurde auf Glanz und Luxus aufmerksam gemacht, den das neue Licht verströmte. Eher selten wurde die zu große Helligkeit moniert. Vielmehr schilderten die Zeitschriften eindrücklich das Besondere des abendlichen, elektrisch beleuchteten Spaziergangs und boten damit zugleich ein Erlebnismodell urbanen Lebens an.<sup>8</sup>

Exemplarisch gibt ein Bericht der Illustrierten Zeitung über die Beleuchtung des Wiener Grabens Auskunft über diese Wahrnehmungsmuster: „Die Menge, welcher das Lichtbad sichtlich eine besondere Freude bereitet, promenirte in fast festlicher Stimmung auf und ab, als ob es sich um eine offizielle Illumination handle.“<sup>9</sup> Bewundert wurde nicht nur strahlende Helligkeit der Beleuchtungskörper, sondern auch die Art und Weise, wie die städtische Architektur neu inszeniert wurde. Indem die gleißend hellen Bogenlampen relativ hoch angebracht wurden, konnte ihre Helligkeit für einen größeren Straßenabschnitt genutzt werden. So entstanden nicht nur einzelne Lichtinseln, sondern die Straße stellte sich als heller Raum dar, in den auch die Häuserfronten und Geschäftsfassaden einbezogen waren: „Während sonst die höheren Stockwerke der Prachtgebäude sich im Dunkel verlieren, präsentierten sich nun ihre reichgeschmückten Fronten bis zu den Gesimsen wie die glitzernden Wände eines Riesensaals.“<sup>10</sup> Die mit Gaslaternen bestückten Seitenstraßen wirkten nun dunkel und fremd, während die elektrisch beleuchteten Straßen als weit und licht beschrieben wurden: „Wer aus einer der gasbeleuchteten Seitenstraßen auf einen der genannten Plätze einbog, der hatte den Eindruck, als ob er aus einem halbdunklen Gang unvermuthet in einen taghellen Saal trete.“<sup>11</sup> Die Probebeleuchtung wurde schließlich auch präsentiert als „Vorgeschmack der Genüsse und Annehmlichkeiten, welche die Einführung des elektrischen Lichts im großstädtischen Leben zur Folge haben wird.“<sup>12</sup>

Wie hier, so lieferten die Beleuchtungsproben und die wachsende Zahl temporärer Anlagen praktische wie ästhetische Erfahrungen mit der Intensität des Lichts, mit den durch die Lampen geschaffenen Lichträumen und den Veränderungen der nächtlichen Straßen. Durch und in dem Licht wurde die Teilhabe an Fortschritt und Modernität erfahrbar, die Lampen wurden fortschrittsoptimistisch als Botschafter eines besseren, eben modernen Lebens beschrieben, kurz: sie kündeten von den Verheißungen des

8 G. Korff, *Berliner Nächte: Zum Selbstbild urbaner Eigenschaften und Leidenschaften*, in: G. Brunn / J. Reulecke (Hrsg.), *Blicke auf die deutsche Metropole*, Essen 1989, S. 71-103, hier S. 76 ff.

9 *Illustrierte Zeitung* 1882, Bd. 78, S. 300.

10 Ebda.

11 Ebda.

12 Ebda.

Fortschritts. Verbunden wurde technischer Fortschritt und Modernität mit Stadt- und Gesellschaftsentwicklung. Besonders eindrücklich schildert diesen Zusammenhang zu Beginn der 1880er Jahre der dänische Literaturhistoriker Georg Brandes:

*„Tritt man ein, wo dieses Licht herrscht, ist es als käme man nicht in einen neuen Stadtteil, sondern in eine neue Epoche, und steht man abends am Potsdamer Platz und lässt den Blick erst an den beiden Lichterreihen der Leipziger Straße hinschweifen und sieht dann in die lange Potsdamer Straße, die sich heute mit ihren gewöhnlichen – vor zwanzig Jahren noch so grellen – Gaslaternen im Vergleich zur Leipziger wie die dunkle Hauptstraße einer Handelsstadt des letzten Jahrhunderts ausmacht, da ist es dem Betrachter zumute, als trete er aus dunklen vergangenen und vergehenden Zeiten der Barbarei in ein neues Zeitalter, dessen Wesen Licht ist und die Freude über das Licht.“<sup>13</sup>*

Brandes kommentierte mit diesen Worten eine der ersten öffentlichen elektrischen Beleuchtungsanlagen in Berlin. Er schildert, durchaus typisch für den Fortschrittsoptimismus des 19. Jahrhunderts, die Einführung der elektrischen Lampen als ein Vorwärtsschreiten in der Zeit: Mit dem neuen Licht war die nächtliche Atmosphäre einer „alten Handelsstadt“ der einer Großstadt im Aufbruch in ein neues Zeitalter gewichen – das Bogenlicht versprach Fortschritt und Aufklärung gleichermaßen.<sup>14</sup> Intensität und Gestaltungsmöglichkeiten eroberten dem elektrischen Licht innerhalb kurzer Zeit einen Platz im Rahmen bürgerlicher Selbst-Inszenierung und Repräsentation. Elektrisches Licht wurde mit den Begriffen Glanz, Luxus und Prestige verknüpft, die den sozialen Gebrauch der neuen Lampen in den Anfangsjahren nachhaltig prägten. Denn das neue Licht war – nicht zuletzt aufgrund des hohen Preises – ein Luxusgut, galt dem Besonderen und Außergewöhnlichen. Innerstädtische Geschäftsstraßen, großbürgerliche Wohnungen und repräsentative Bauten wurden als erste elektrisch beleuchtet. So wurden mit der Lichttechnik zugleich Hierarchien in der städtischen Topographie manifest: Die Grenze zwischen Zentrum und Peripherie, luxuriösem Reichtum und ärmlichen Unterkünften wurde durch die Qualität der Beleuchtung nachgezeichnet und verräumlicht. Die „schöne“ Stadtnacht, die sich zum festlichen Promenieren vor glitzernden Schaufensterauslagen oder nächtlichem Bummeln durch Vergnügungseinrichtungen anbot, fand im hellen Schein der neuen Lampen statt. Auf der Kehrseite dieser Stadterfahrung bildeten Dunkel und Elend eine Einheit.<sup>15</sup> Elektrisches Licht war insofern auch ein Medium, in dem das soziale Gebilde „Stadt“ sichtbar wurde.

13 G. Brandes, Atemzüge einer Weltstadt. Die Stadtbahn im Februar des Jahres 1882, zit. nach: Die Berliner S-Bahn, Berlin 1982, S. 49-52, hier S. 52.

14 Im Diskurs um die Elektrifizierung spielte die Vorstellung, mittels der neuen Technik die Aufklärung zu vollenden, eine ebenso große Rolle wie gesellschaftliche Zukunftsutopien; vgl. B. Binder (s. A 5); M. Osietzki, Die allegorischen Geschlechter der Elektrizität, in: R. Spilker (Hrsg.), unbedingt modern sein. Elektrizität und Zeitgeist um 1900, Bramsche 2001, 12-25.

15 Vgl. J. Schlör (s. A 3), bes. S. 60-66.

### 3. Städte als Akteure

Schon bald waren Städte nicht mehr nur Bühne, auf der technischer Fortschritt inszeniert wurde, sondern sie traten selbst als Akteure im Prozess der Elektrifizierung auf. Durch das Handeln städtischer bürgerlicher Gruppen, vor allem durch Laden- und Restaurantbesitzer, durch ihre Kundschaft und nicht zuletzt die nächtlichen Bewunderer elektrischer Beleuchtung kristallisierten sich im Laufe der Zeit Standards einer „modernen Stadt“ heraus, die diese sozialen Gruppen als Forderung an „ihre“ Stadt richteten. So waren die städtischen Entscheidungsgremien schon bald mit der Frage konfrontiert, ob sie die Versorgung mit elektrischem Licht veranlassen sollen. Noch herrschte Uneinigkeit darüber, ob die Versorgung mit elektrischer Energie eine der Allgemeinheit zugute kommende und daher öffentliche Aufgabe ist. Der Gründung städtischer Elektrizitätswerke gingen daher häufig lange Phasen der Diskussion voraus, in denen das soziale Profil der Technik ebenso verhandelt wurde wie Vorstellungen von dem, was eine moderne Stadt ausmacht. Die Skepsis gegenüber der sich technisch rasch weiterentwickelnden Elektrotechnik war durchaus groß, gescheut wurden die hohen Investitionskosten, und die Konkurrenz zu den städtischen Gaswerken wurde als problematisch erlebt. Deutlich wurde auch, dass ein Elektrizitätswerk nur dann rentabel arbeiten würde, wenn Strom für mehr als nur nächtliche Beleuchtung genutzt wird. Deshalb wurde in den meisten Städten mit dem Bau einer Zentralstation auch über die Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs beraten. Es ging bei der Frage der städtischen Elektrifizierung immer auch um die Frage, ob und wie als gravierend empfundene städtische Problemlagen durch die Einführung elektrischer Energie beeinflusst werden könnten.

Hinzu kam, dass die städtischen Diskussionen um die Gründung von Elektrizitätswerken in eine Zeit fielen, in der städtische Verwaltungen ein neues Profil entwickelten. Die wachsende Größe der Städte und die damit einhergehenden Probleme der Regulierung städtischer Angelegenheiten machten eine leistungsorientierte und auf Lösung von Sachproblemen gerichtete Verwaltungstätigkeit notwendig. Diese vor allem auf prospektiven (Stadt-)Planungen fußenden Verwaltungen sahen in dem gezielten Einsatz elektrischer Energie Möglichkeiten der Stadtentwicklung. Zugleich wurde die Gründung von Elektrizitätswerken in diesem Kontext häufig als Zeichen bürgerlicher Leistungsfähigkeit und Handlungsmöglichkeit metaphorisch überhöht. Das Stuttgarter Neue Tageblatt argumentierte beispielsweise: „In unserem derzeitigen Kulturzustande haben wir aber, wenigstens in den Städten, eine große Zahl weiterer Anstalten ins Leben gerufen, welche uns zum absoluten Bedürfnisse geworden sind, und es wird wohl nicht zu bestreiten sein, dass gerade die Zahl solcher gemeinnützigen, aus der Initiative der Bürger hervorgegangenen Unternehmungen einen Maßstab für den Kulturzustand einer Stadtgemeinde abgibt.“ Das „Unternehmen zur Lieferung von Elektri-

tät für verschiedene Zwecke“ sollte sich in die Reihe derjenigen öffentlichen Projekte fügen, „die alle nicht nur einzelnen Klassen, sondern der ganzen Bevölkerung zu gut“ kommen.<sup>16</sup> Mit der Gründung eines Elektrizitätswerks erschlossen sich die städtischen Gremien ein Handlungsfeld, das nicht zuletzt angesichts der relativen Einflusslosigkeit auf reichspolitischer Ebene wichtige lokale Potentiale der Identifikation und Selbstdarstellung bot. Dies gelang nicht zuletzt auch aufgrund der kulturellen Orientierung auf Fortschritt und Modernität, durch die Elektrizitätswerke den „Bürgerstolz“ auf die eigene Stadt unterstützen konnten. Doch fiel die Entscheidung für ein Elektrizitätswerk – die immer auch mit Risiken und Investitionskosten verbunden war – gerade auch dort besonders leicht, wo die neue Technik in Visionen und Bilder der weiteren Entwicklung der Stadt eingebunden werden konnte.<sup>17</sup>

Auf der Frankfurter „Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung“ von 1891 trafen sich Vertreter der Städte, um sich im Rahmen eines Kongresses gemeinsam ein Bild von den technischen Neuerungen und elektrotechnischen Angeboten zu machen.<sup>18</sup> Man wollte, so der Frankfurter Oberbürgermeister Adickes, auf der Basis der Städteverfassungen die „Gemeinsamkeit im Aufbau und (...) [die] Gemeinsamkeit in den Aufgaben gegenüber den neuesten Fortschritten der Technik“ nutzen, um die Auswirkungen der Elektrizität auf Stadtstruktur und -entwicklung zu erörtern.<sup>19</sup> Aus ökonomischer Perspektive gilt die Städteversammlung auf der Frankfurter Elektrotechnischen Ausstellung als ein Beleg für die forcierte Werbetätigkeit der Elektroindustrie.<sup>20</sup> Mit den Stadtverwaltungen waren diejenigen nach Frankfurt gereist, die über den nächsten Schritt im weiteren Ausbau der Elektrizitätsversorgung zu entscheiden hatten. Konnte dieses Publikum von den Vorzügen der Elektrotechnik überzeugt werden, erschloss sich der Industrie ein immenser Absatzmarkt. Das wirtschaftliche Interesse an den Städten traf auf kommunalpolitische Ziele in dem Wunsch nach „Förderung des jüngsten Zweiges kommunaler Tätigkeit, des Baus und Betriebs städtischer Zentralen“<sup>21</sup>. Waren die Städte als Absatzmärkte Objekte der Industrie, waren sie aus der Perspektive der regierenden bürgerlichen Schichten Handelnde, die die von der Industrie angebotenen Systeme für ihre Interessen und die Lösung ihrer Probleme in Dienst nahmen.

16 Neues Tagblatt 28.05.1893.

17 Zur These der mentalen Produktion von Stadt vgl. D. Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die ‚Produktion‘ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1997.

18 Die Ausstellung fand auf dem Höhepunkt des „Systemstreits“ zwischen Gleich-, Wechsel- und Drehstromanlagen statt, hinter denen jeweils unterschiedliche Nutzungsvorstellungen der Elektrizität standen. Vgl. J. Steen, „Eine neue Zeit...!“ Die Internationale Elektrotechnische Ausstellung 1891, Frankfurt a.M. 1991, S. 11 ff.

19 Elektrizität 05.09.1891, S. 683.

20 So etwa bei W. Zängl, Deutschlands Strom. Die Politik der Elektrifizierung von 1866 bis heute, Frankfurt a.M. 1989.

21 Elektrizität 05.09.1891, S. 683.

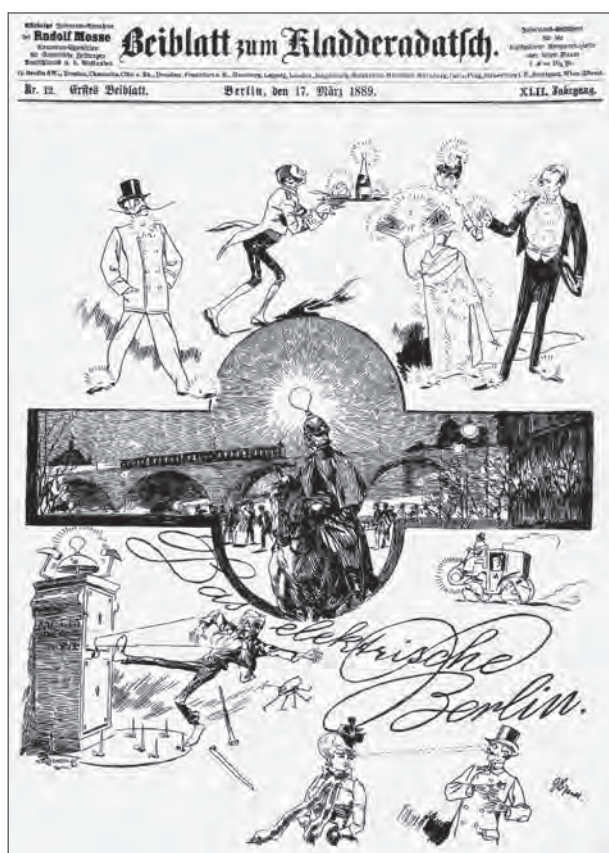


Abb. 2:

**Das elektrische Berlin.**

Im Mittelpunkt steht ein berittener Schutzmann mit einer am Helm befestigten, hell strahlenden Lampe. Licht galt und gilt bis heute als Ordnungsfaktor, durch den Sicherheit vermittelt, diffuse Undurchdringlichkeit vertrieben und ein effizienter Ablauf des Verkehrs garantiert wird (Abb. aus: Kladderadatsch 42. Jg. 1889, Nr. 12).

Auch in den folgenden Jahren unterstützten sich die Stadtverwaltungen gegenseitig und konkurrierten zugleich miteinander bei der Einführung elektrotechnischer Systeme. Bei Besichtigungsreisen und in den verfügbaren Sachexpertisen wurden nicht nur Informationen über technische Details weitergegeben, sondern auch Vorstellungen von den Auswirkungen der weiteren Elektrifizierung auf das städtische Leben und die städtische Entwicklung transportiert und die Bewertungen der Technik in Bilder von der „modernen Stadt“ eingebunden. Wie Dieter Schott gezeigt hat, gingen Elektrifizierung und die „mentale Produktion von Stadt“ zusammen, indem in den Diskussionen um die Gründung von Elektrizitätswerken und die Etablierung umfassender Stromversorgungsanlagen eine Vorstellung von den Potentialen und Möglichkeiten einer (modernen) Stadt und einer leistungsorientierten Stadtverwaltung entwickelt wurden.<sup>22</sup>

22 D. Schott (s. A 17).



#### 4. Imaginationen der elektrischen Stadt

In den Debatten der Gemeinderäte und der erweiterten (Presse-)Öffentlichkeit lieferten die Imaginationen einer elektrifizierten Stadt den zentralen Argumentationsstoff. Gegner wie Befürworter zeichneten Bilder davon, wie Elektrizität städtisches Leben verändern werde. Gespeist wurden diese Bilder durch die praktischen wie ästhetischen Erfahrungen mit den ersten Beleuchtungsanlagen. Beobachtetes wurde in die eigenen Vorstellungen von Stadt eingebunden und die weitere Entwicklung in der Zukunft prolongiert. Einig war man sich, dass die Elektrifizierung „wesentlich zur Hebung des Verkehrs“ beitragen werde.<sup>23</sup> Es wurde dargelegt, dass elektrisches Licht in bislang „toten“ Städten ein „reges“ Nachtleben evozieren wird. Die Erzählung schuf den Zusammenhang von reichlicher Beleuchtung und abendlich geöffneten Ladengeschäften mit ihrem bis auf die Straße strahlenden Licht. Das Flanieren in diesen hell erleuchteten urbanen Konsumzonen galt als attraktiv. Diese zogen daher mehr Leute an. Vermutet wurde, dass Grundstückpreise und Umsatzzahlen in die Höhe steigen und damit zum städtischen Wohlstand beitragen werden. In dem Maße, in dem Stadtzentren zu Lichtzentren wurden, festigte sich die Verbindung von Urbanität und beleuchteter Nacht.<sup>24</sup> Dies war umso einfacher, als das Mehr an Licht zugleich auch als Ordnungsfaktor wahrgenommen wurde und in die Beleuchtungsdebatten die „Polizeifunktion“ der Lampen einging.<sup>25</sup> Deutlich macht dies eine Karrikaturencollage, die in der Satirezeitschrift *Kladderadatsch* unter dem Titel „Das elektrische Berlin“ veröffentlicht wurde (vgl. Abb. 2).

Wie hell jedoch eine „angemessen“ beleuchtete Straße sein sollte, war umstritten. In den Debatten jener Jahre wurde häufig die Grenze zwischen notwendiger und überflüssiger Beleuchtung verhandelt. Als 1908 eine Steuer auf Beleuchtungsmittel eingeführt werden sollte, vermutete die Zeitschrift *Ethische Kultur* einen erneuten Angriff auf „sozialen Frieden und die Wohlfahrt“. Nicht nur polizeiliche Kontrolle, sondern auch die „Psychokontrolle“ jedes einzelnen werde durch Licht erleichtert, denn mit der Dunkelheit strebt nicht nur das „Gesindel einer Großstadt“, sondern auch „alles, was im Untergrunde der Seele sich verhält“, an die Oberfläche.<sup>26</sup> Das Primitive, so schien es, bricht sich in der Dunkelheit Bahn, während das Licht den Erfolg des Zivilisationsprozesses zu verbürgen scheint.<sup>27</sup>

23 Elektrotechnischer Anzeiger 1893, S. 601.

24 Hierzu auch W. Schivelbusch (s. A 6).

25 J. Schlör (s. A 3), S. 72-161.

26 *Ethische Kultur* 16. Jg. (1908), S. 161-62, hier S. 162: B.M.: Gas- und Elektrizitätssteuer.

27 Vgl. Norbert Elias, *Über den Prozess der Zivilisation*, Frankfurt a.M. 1981; K. Maase / B.J. Warneken, *Der Widerstand des Wirklichen und die Spiele sozialer Willkür. Zum wissenschaftlichen Umgang mit den Unterwelten der Kultur*, in: dies. (Hrsg.), *Unterwelten der Kultur. Themen und Theorien der volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft*, Köln, 2003, S. 7- 24.



Die Imaginationen der elektrifizierten Stadt wurden je nach lokalen Bedingungen unterschiedlich aufgegriffen, zumal Experten und Gutachter die „allgemeinen Rahmenbedingungen und lokalen Erfordernisse in die konkret verfügbaren technischen Optionen und Alternativen“ übersetzten.<sup>28</sup> Immer jedoch bildeten die Bilder einen für die weitere Entscheidungsfindung wirkmächtigen Deutungsrahmen. Diejenigen, die gegen den Bau eines Elektrizitätswerks argumentierten, sprachen weiter vom Luxusprodukt Strom und wehrten sich gegen den Wunsch nach einem regen Nachtleben. Wer die prognostizierte Entwicklungsdynamik nicht unterstützen wollte, votierte gegen das Elektrizitätswerk, um der Stadt den „ruhigen und verschlafenen Charakter“ der Vergangenheit zu bewahren, wie etwa in der Stuttgarter Debatte argumentiert wurde.<sup>29</sup> Für die Befürworter lieferte die „gesunde, moderne Entwicklung“ der Stadt, in der sich die Potentiale der neuen Technik mit der Vorstellung von Modernität verbanden, den Maßstab.

#### **5. Für und Wider: Nutzen und Kosten der Elektrifizierung auf dem Prüfstand**

In der Rede über elektrisches Licht wurde der Zusammenhang von Modernität, Urbanität und Elektrizität mehr und mehr selbstverständlich. Wenn Stadt aus der Perspektive der Elektrizität betrachtet wird, geraten nur Ausschnitte des städtischen Lebens ins Blickfeld. Doch mit der Gründung der ersten Elektrizitätswerke seit den 1890er Jahren wurde die Verbindung von Urbanität und Elektrizität so festgeschrieben, dass das eine ohne das andere nicht mehr denkbar war. Zur modernen Stadt, wie sie sich um die Jahrhundertwende formte, gehörten elektrotechnische Anlagen. Zum einen entsprach dies dem, was im öffentlichen Raum wahrzunehmen war: Die Kandelaber der Bogenlampen, Schaufenster- und Reklamebeleuchtungen, elektrische Uhren, Straßenbahnen und die dazugehörige technische Infrastruktur möblierten in zunehmendem Maß die städtischen Straßen und prägten mehr und mehr deren Aussehen.

Zugleich war die Technik Chiffre für einen veränderten Rhythmus, ein gesteigertes Tempo und die Ausdehnung des nächtlichen Lebens, für neue Wahrnehmungsmuster und Lebensgewohnheiten, eben für das, was als „modernes Leben“ bezeichnet wurde. Als Zeichen des Großstädtischen geriet Elektrizität dann auch stellvertretend ins Kreuzfeuer der Kritik. Elektrizität war nicht nur Hoffnungsträger für eine bessere Zukunft, sondern wurde auch Projektionsfläche, vor deren Hintergrund gesellschaftliche Fehlentwicklungen und Missstände angeprangert werden konnten. Die wichtigsten Topoi dieser Debatte waren auch hier die Ausdehnung des Nachtlebens, der wachsende Verkehr sowie nicht zuletzt die Gestalt der Technik.

28 D. Schott, Elektrizität und die mentale Produktion von Stadt um die Jahrhundertwende, in: K. Plitzner (Hrsg.), *Elektrizität in der Geistesgeschichte*, Bassum 1998, S. 205-225, hier S. 215.

29 Schwäbische Kronik 13.05.1893.

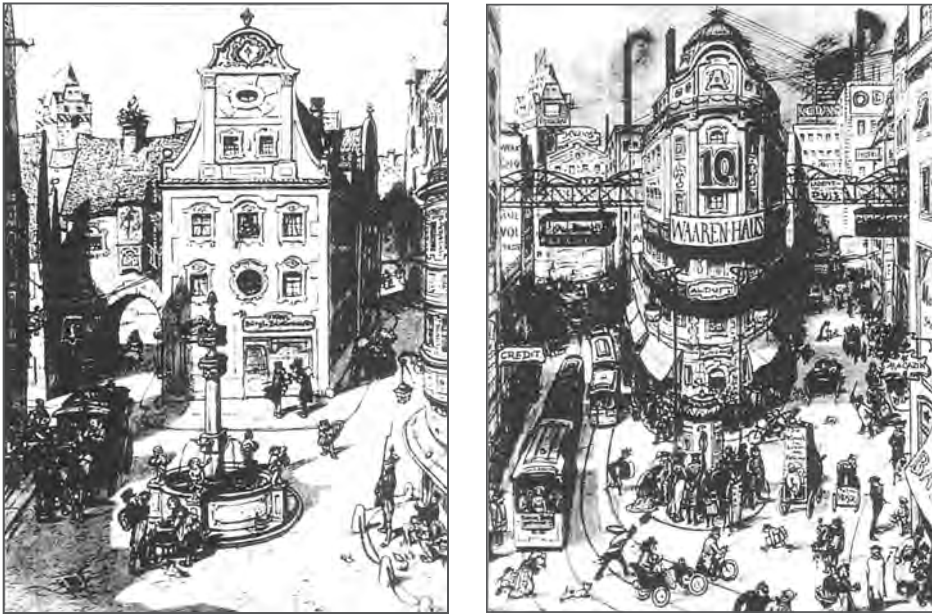


**Abb. 3: Straßenbild „früher“ und „heute“.**

Das zunehmende Drahtnetz der Elektrifizierung, so eine häufig zu lesende Klage, „beeinträchtigt die freie Aussicht, es verdeckt das Straßenbild und nimmt ihm einen Teil seines Reizes. Unsere Blicke können nicht mit voller Lust hinauf zum blauen Himmel streifen. Ihre fröhlichen Schwingen stoßen sich an den langweiligen, geraden Drähten und empfinden einen bedrückenden, verstimmenden Schmerz“ (Bericht des Schwäbischen Merkurs vom 11.02.1903; Abb. aus: *Fliegende Blätter* 1902, Bd. 116, S. 102).

Als mit den ersten Elektrizitätswerken die Innenstädte dauerhaft elektrisch beleuchtet wurden, schienen sich die Prognosen des regeren Nachtlebens zu bestätigen. Die Lichtreklamen versuchten sich mit visuellen Reizen gegenseitig zu überbieten. „Noch vor wenigen Jahren“, vermerkt der Berliner Lokal-Anzeiger 1898, „war es vollauf genug, das Schaufenster durch aneinandergereichte Flammen zu erhellen.“ Nun aber sei die Beleuchtung Selbstzweck geworden: „So grüßt uns allabendlich ein Bild voll strahlender Schönheit, voll Pracht und Farbenglanz. Berlin schwimmt in einem Meer von Licht, als gälte es, ein hohes Fest, einen großen Freudentag zu feiern. Und dennoch ist es nichts weiter als die Alltäglichkeit des Daseinskampfes, der hier an Stelle der Beleuchtung gesetzt hat – die Illumination!“<sup>30</sup> Obwohl zu diesem Zeitpunkt nur ein Bruchteil der städtischen Lichtfülle elektrisch erzeugt wurde, prägten vor allem diese Lampen die Wahrnehmung der Stadtnacht. Immer raffinierter wurden die Reklamelichter: Glühlampenketten zeichneten Giebellinien nach, wechselnde Reihenschaltungen lie-

30 Nach: Die Geschäftspraxis 1898, H. 7, S. 212 f. Zur Diskussion um Leuchtreklame vgl. auch C. Lamberty, *Reklame in Deutschland 1890–1914: Wahrnehmung, Professionalisierung und Kritik der Wirtschaftswerbung*, Berlin 2000.



**Abb. 4:**  
**Lichtschau Stuttgart.**  
 Titelblatt des Programmhefts  
 (Foto: Stadtarchiv Stuttgart, Depot  
 B CXVII 1 Bd. 14, Nr. 69, Blatt 45).

ßen den Eindruck von bewegten Bildern entstehen, einige Jahre später flammten die ersten Neonröhren auf. Licht, Konsum und Vergnügen gerannen zum Bild der Großstadtnacht schlechthin, wie es aus der Malerei der Jahrhundertwende bekannt ist. Die Bilder von Jacob Steinhardt, Lesser Ury, Max Beckmann oder später von Georg Grosz und Felix Baum entwerfen die Stadt als Synthese von neuer Technik und veränderter Lebensweise, als Konglomerat neuer Vergnügungs- und Konsumformen, kurz als „Exerzierfeld der Moderne“.<sup>31</sup>

Stimmen über das „Zuviel“ des Lichts blieben nicht aus. Von der Zeitschrift *Ethische Kultur* wurden immer wieder die Verführungspotentiale der nächtlichen Glitzerwelt angeprangert: „Nur einmal braucht das Licht der Großstadt vor [den Jugendlichen] aufzuleuchten, und sie taumeln hinein und versinken nur zu oft in Elend und Laster!“<sup>32</sup> Neben solchen moralisch-sittlichen Befürchtungen gesellten sich vor allem ästhetische Argumente in den Chor kulturpessimistischer Stimmen. Die bunten und blinkenden Lichter wurden als befremdlich oder sogar als „Verschandlung“ der Nacht, die Lichtfülle als „grell und aufdringlich“ beschrieben.<sup>33</sup> Diese Diskurse, in denen auch die Grenzen der Erträglichkeit der Veränderungsprozesse verhandelt wurden, zeugen von den Ambivalenzen und Widersprüchen, die mit der Erfahrung von Urbanisierung, Elektri-

31 J. Boberg / T. Fichter / E. Gillen (Hrsg.), *Exerzierfeld der Moderne. Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, München 1986.

32 *Ethische Kultur* 11. Jg. 1904, S. 156: E. Boehm, Warum findet die Motte nach dem Licht?

33 W. Schivelbusch (s. A 6), S. 67.

fizierung und Modernisierung einhergingen. Fortschrittseuphorie und Begeisterung über die Funktionsweise und Gestaltbarkeit elektrischen Lichts waren auch verbunden mit einem Unbehagen gegenüber dem raschen Wandel städtischer Lebenswelten.

Deutlicher noch als im Hinblick auf elektrisches Licht wurde dieser Widerstand bei der Bewertung der elektrischen Straßenbahn und deren Infrastruktur. Es fiel schwer, die Oberleitungen mit ihren als störend empfundenen Ständern in das Bild der Stadt zu integrieren. Besondere Zeichenkraft erhielt dabei der durch Leitungen zerschnittene Himmel. Da aber die Elektrifizierung der Straßenbahnen für das rentable Arbeiten der Elektrizitätswerke als unerlässlich angesehen wurde und zudem ein wachsender Bedarf an Personennahverkehr gedeckt werden musste, wurden die (ästhetischen wie kulturellen) Kosten der Elektrifizierung um so deutlicher. Die Fliegenden Blätter karikierten die Entwicklung der Städte in mehreren Gegenüberstellungen von „früher“ und „heute“ (vgl. Abb. 3). Für das „Früher“ steht die ruhige Kleinstadt, in der der Nachtwächter seine Runden zieht und die Bewohner in nachbarschaftlichem Austausch miteinander verbunden waren. Diese „Gemeinschaft“ ist in der „Gesellschaft“ des „Heute“ zerstört. Litfaßsäulen statt Brunnen sind nun Ort anonymer Begegnung, der Verkehr verhindert das Flanieren und die alten Bürgerhäuser verschwinden hinter Leuchtreklamen.<sup>34</sup> Erst im Laufe der Zeit kristallisierte sich in Deutschland eine Haltung heraus, die in der Gestalt der Technik die „Schönheit der modernen Stadt“<sup>35</sup> ausmachte. Die sichtbaren Veränderungen des Stadtbilds waren aus beiden Perspektiven Ausdruck der beschleunigten Modernisierung und Urbanisierung. Die (elektro-)technischen Infrastrukturen, durch die Städte an die neu entstehenden Verkehrs- und Kommunikationsstrukturen angepasst wurden, galten als sichtbare Zeichen des gesellschaftlichen Wandels. Während die Befürworter der Veränderungen ihre Prognosen von der in der Elektrizität verkörperten „neuen Zeit“ bewahrheitet sahen, lenkten die Kritiker den Blick auf die neue Technik, um auf die negativen Begleiterscheinungen der gesellschaftlichen Wandlungsprozesse aufmerksam zu machen. Beiden zeigte sich die modernde Stadt in den Artefakten der Elektrotechnik.

### *Elektropolis*

*Und zum Spaziergehn  
genügt das Sonnenlicht,  
doch um die Stadt Berlin zu sehn,  
genügt die Sonne nicht,*

*das ist kein lauschiges Plätzchen,  
das ist 'ne ziemliche Stadt.  
Damit man alles gut sehen kann,  
da braucht man schon einige Watt.*

Vertont als flotter Foxtrott, ertönte dieses Lied 1928 auf dem Wittenbergplatz anlässlich der Berliner Lichtwoche. Komponiert hatte es Kurt Weill: „Komm mach mal Licht

34 Fliegende Blätter Bd. 116, 1902, S. 102-103 sowie Bd. 121, 1904, S. 266-267.

35 So auch A. Endell, Die Schönheit der großen Stadt, Erstausgabe Berlin 1908.

an, damit man sehen kann, was da ist“, heißt es im Refrain. Lichtfeste, von der Elektroindustrie, den Handelskammern, diversen Verbänden und Innungen zusammen mit den städtischen Verwaltungen ausgerichtet, fanden Ende der 1920er Jahre in mehreren deutschen Städten statt und brachten nochmals eindrücklich die mit der Verbindung von Strom und Stadt verknüpften Bedeutungen zur Darstellung. Die vielfältigen Beleuchtungsspiele und Vergnügungsangebote feierten sinnfällig den Konnex von Urbanität, Modernität und nächtlichem Vergnügen, das Zusammenspiel von Asphalt, Lichterschein, Variété und Konsum. „Es ist der Rhythmus unserer Zeit, der uns aus den herrisch flammenden Firmennamen der Königsstraße entgegenblitzt“, kommentierte die Süddeutsche Zeitung die Stuttgarter „Lichtschau“.<sup>36</sup> Noch immer war insbesondere die Stadtnacht Indikator der modernen Stadt: Wenn nachts das Leben genauso laut braust wie am Tag, so sei ein Stück „modernen, großstädtischen Geists und Lebens“ verwirklicht, heißt es im Stuttgarter Neuen Tagblatt 1928.<sup>37</sup> Doch um so strahlender der Fortschritt glänzte, um so deutlicher wurde auch die andere, die gesellschaftliche „Nachtseite“. Aus Anlass der Berliner Lichtschau schrieb Max Epstein:

*Kriegskrüppel lässt man auf der Straße frieren,  
Aber man lässt diese Stadt illuminieren.  
Das ist das schrecklich wahre Gesicht: Berlin im Licht.*<sup>38</sup>

In diesen Zeilen ist nichts mehr zu spüren von den Hoffnungen, mittels Elektrizität eine bessere Gesellschaft zu bauen, sondern vielmehr wird die soziale Kälte der beleuchteten Konsumwelt verbalisiert.

Diese späten Lichtfeste waren gleichermaßen Kumulations- wie Wendepunkt in der Geschichte der Allianz von Elektrizität, Modernität und Stadt. Inszeniert wurde hier nochmals das gestalterische Potential der Elektrizität für das moderne Stadtleben. In diesem Sinn war Elektrizität nach wie vor Ausdruck für Modernität und moderne Stadt. Die technische Funktionsweise war inzwischen kaum noch einer Bemerkung wert – Elektrizität war inzwischen Alltag geworden. Auch die Redeweise von der modernen Stadt, in der sich Licht und Fortschritt verbinden, hatte sich bereits eingeschliffen. Der Architekt Hugo Häring endete 1928 seinen Vortrag über die Lichtreklame im Städtebild mit dem Satz: „Ja, man ist versucht zu sagen, die Intensität einer Weltstadt kann gemessen werden an der Intensität ihres nächtlichen Lichtbildes. Wo nachts keine Lichter brennen, ist finstre Provinz.“<sup>39</sup> Fortschrittlichkeit und Modernität der Stadt machen sich hier – wie knapp 50 Jahre zuvor für Georg Brandes – an der elektrischen Helligkeit der Stadtnacht fest, die Chiffre und Ausdruck der modernen Stadt ist.

36 Süddeutsche Zeitung 10.11.1928.

37 Neues Tagblatt 05.11.1928, Sonderausgabe Stuttgart empor!

38 M. Epstein, Berlin im Licht, in: Weltbrille 7, 1928.

39 H. Häring, Lichtreklame im Städtebild, in: Licht und Lampe 1928/29, S. 677-683, hier S. 677.

## Architekturen des Augenblicks

### 1. Vorbemerkungen

„Architekturen des Augenblicks“<sup>1</sup> nannte der geniale Stadtbeschreiber und Flaneur Franz Hessel 1927 trefflich die wechselnden Lichtreklamen und leuchtenden Architekturen der nächtlichen Stadt. Sein kurzer Bericht stellt den Zusammenhang zwischen kommerzieller Reklame und künstlerischen, architektonischen und urbanen Wirkungen des elektrischen Lichts her, die bis heute das Spannungsfeld bilden, das die Erscheinung der nächtlichen Stadt prägt. Er schrieb dies seinerzeit auf der Höhe einer ersten Welle der Begeisterung für eine neue „Lichtarchitektur“ und inmitten von passionierten Debatten über den Zusammenklang von Lichtreklame und Baukunst und angesichts einer bevorstehenden nächtlichen Moderne. Schriftsteller und Feuilletonisten freuten sich an den „Nachtmärchen der modernen Großstadt“<sup>2</sup> (Max Osborn) oder verfielen dem „Straßenrausch“<sup>3</sup> (Siegfried Kracauer). Allen war klar, dass die Entdeckung des neuen Baumaterials „Licht“ weitreichende Konsequenzen hatte.

Heute erleben wir ein ähnlich intensives Interesse am Thema. Mehrere Ausstellungen und zahlreiche Publikationen haben sich ihm in letzter Zeit angenommen. Viele Städte haben Lichtleitpläne erstellt, und kaum ein Gebäudeentwurf verlässt den Computer des Architekten, bevor nicht ein dramatisches Nachtbild gezeichnet wurde.

Vor dem Hintergrund des allgemeinen Interesses ist gleichzeitig ein Paradigmenwechsel spürbar, der eine dramatische Wandlung in der nächtlichen Erscheinung unserer Stadtzentren verspricht, und den heutigen Diskussionen besondere Prägnanz verleiht: Dank neuer Beleuchtungstechnologien sind vielerorts große Medienbildschirme aufgetaucht, die in bislang unbekannter Größe und Helligkeit wechselnde Anzeigen und Werbefilmsequenzen zeigen können. Diese neuen „urban screens“ sind so hell, dass sie eine effektvolle Lichtreklame bei Tag ermöglichen und damit zu einem gewissen Grade den vormaligen - auch theoretisch - wichtigen Unterschied zwischen Tag- und Nachtbild unterlaufen.

1 F. Hessel, „Architekturen des Augenblicks“ in: Das Illustrierte Blatt (Frankfurt a.M.), Beil. zur Frankfurter Zeitung, Jg. 15, Nr. 24, 11.06.1927, S. 618-620, zit. n. F. Hessel, *Sämtliche Werke in fünf Bänden*, hrsg. v. H. Vollmer und B. Witte, Oldenburg 1999, Bd. 3: Städte und Porträts, S. 337-339;

2 M. Osborn, *Berlins Aufstieg zur Weltstadt*, Berlin, 1929, S. 206.

3 S. Kracauer, *Erinnerung an eine Pariser Strasse*, in: Frankfurter Zeitung 09.11.1930, zit. n. S. Kracauer, *Straßen in Berlin und anderswo*, Berlin 1987, S. 7.





Abb. 1: Kaufhaus Mendesohn, Breslau 1929.



Abb. 2: Berlin 1932.

Das neue Phänomen hat eine weitreichende, internationale Diskussion angestoßen, die an die intensiven Debatten erinnert, die sich zum ersten Mal in den 1920er Jahren der visuellen Wirkung der nächtlichen Stadt gewidmet hatten. Und in der Tat: So deutlich der Paradigmenwechsel erkennbar ist, so ist er auch Teil und Fortsetzung einer Tradition von nächtlicher Architekturbeleuchtung und Lichtreklame in der Stadt, die im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem zentralen Element der urbanen Erfahrung geworden war und eine neue Tradition der Stadtrezeption und -darstellung begründete.

Im Folgenden soll zuerst ein kurzer Abriss der Debatte im 20. Jahrhundert versucht werden, um dann Parallelen zu den Argumenten der Gegenwart aufzuzeigen.

## 2. Eine nächtliche Moderne

Schon auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 hatte der deutsche Kunstkritiker Julius Meier-Graefe beglückt registriert, dass nachts alle Paläste „in Lichtträger verwandelt“ würden und dabei einen Blick auf die kommende Architektur erlaubten: „Schon heute kann man sich in die Zukunft träumen, wenn man die Ausstellung bei Nacht durchwandelt. [...] Dann verblassen die kleinen Engelchen und Konsölchen, all der kleine, kleinliche Zierat, gespenstig im Dunkeln; was bleibt sind die großen Umrisse, das ungeheuerlich Massige dieser Schöpfung. Ganz von selbst vollzieht dann die



Nacht das, was wir von der neuen Baukunst erwarten: Konzentration und Größe.“<sup>4</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg zeichnete eine kleine Gruppe visionärer Architekten („Die gläserne Kette“) um Bruno Taut 1919 und 1920 expressionistische Visionen für farbig leuchtende Glaskathedralen im Mittelpunkt neuer Städte oder auf einsamen Bergspitzen. Hier wurde die Idee des strahlenden Eigenleuchtens von neuen Bauten der Gemeinschaft in utopisch verklärten Versionen vorgestellt, deren Wirkung jedoch einige Jahre später noch deutlich in den strahlenden Glasbauten der klassischen Moderne spürbar ist.

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre erreichte in Deutschland die Debatte zur „Lichtarchitektur“ einen ersten Höhepunkt. Die Bemühungen der Beleuchtungsindustrie waren sicher nicht ganz unschuldig daran, dass die Rolle des künstlichen Lichts in der Stadt und bei der Entwicklung der modernen Architektur zu einem zentralen Thema der Zeit wurde.

Während die Nutzung neuer Technologien, die Einbeziehung von Werbung und die Einfachheit der oft linearen Anlage der Fassaden durchaus in das Gesamtbild der entstehenden modernen Architektur passten, liefen andererseits viele der entscheidenden Entwurfsparameter den anerkannten Entwurfsprinzipien der modernen Architekten diametral zuwider. Bei der nächtlichen Erscheinung der Architektur ging es nicht um Konstruktion und wohl überlegte Raumfolgen, sondern um die Erscheinung der Oberfläche, um eine überzeugende Entmaterialisierung der Baumasse, um die Eingliederung in die Straße, die Antwort auf andere Bauten. Im Jahre 1927 schrieb der Kritiker Walter Riezler:

*„Im Ganzen wird man sagen können, dass nun das Licht als lebendige, bewegliche Macht die eigentliche Wirklichkeit der nächtlichen Stadt geworden ist und fast von Tag zu Tag mehr wird... Es bleibt noch Unendliches als Möglichkeit für die Zukunft übrig: ein wahrer Taumel des Lichtes, dem kein erträumter Glanz aus alten Märchen gleichkommt, wird die Großstadt der Zukunft erhellen.“*<sup>5</sup>

Riezler, der die Werkbundzeitschrift *Die Form* herausgab und ein einflussreicher und kritischer Begleiter der klassischen Moderne war, machte deutlich, dass in seinen Augen die nächtliche Lichtarchitektur als eine Art Korrektiv diene, das die fehlende Emotionalität des strengen Funktionalismus ausglich, da sie „die Unzerstörbarkeit, ja die ungebrochene Entwicklungsfähigkeit lebendigster Kräfte gegenüber der Nüchternheit des zweckhaften Lebens aufs neue beweist“.<sup>6</sup>

Bald begrüßten Architekten und Stadtplaner in Europa und Amerika, weitgehend unabhängig voneinander, die Existenz einer nächtlichen Moderne, die ihren eigenen

4 J. Meier-Graefe, *Die Weltausstellung in Paris, Paris 1900*, S. 40.

5 W. Riezler, *Umgestaltung der Fassaden*, in: *Die Form*, Nr. 2 (Februar 1927), S. 33-40.

6 Ebda.



Abb. 3: Paris 1900.



Abb. 4: Pennsylvania, Power &amp; Light, 1927.

Gesetzen gehorchte, aber gleichzeitig Verbote einer Architektur der Zukunft sein mochte. Zahllose Kritiker, Lichtgestalter und Architekten machten konkrete Vorschläge zur Integration von Reklame und Architektur. Man einigte sich schnell darauf, dass horizontale Fensterbänder mit ‚Gesimsbeleuchtung‘ saubere Reklameschriften ermöglichen, dass geschickte Innenraumbeleuchtung den Fensterrhythmus bei Nacht betonen und dass hinterleuchtete Opalglasscheiben architektonische Effekte setzen und Schriftbänder tragen konnten. Geschäftshäuser der Gebrüder Luckhardt oder Erich Mendelsohns wurden oft als gelungene Beispiele genannt. Wenn keine neuen Fassaden errichtet wurden, so konnten - freute sich Franz Hessel 1929 - die aufleuchtenden und verschwindenden, wandernd und wiederkehrenden Lichtreklamen Tiefe, Höhe und Umriss der Gebäude ändern. Das sei besonders am Kurfürstendamm zu begrüßen, wo „noch viel greulich Getürmtes, schaurig Ausladendes und Überkrochenes“, gar „Geschwürhäuser“ hinter der Reklamearchitektur verschwinden könnten.

Der Berliner Regierungsbaumeister Hans Pfeffer fasste die Entwicklung zusammen: „Zuerst verwuchs die Lichtwerbekunst immer enger mit den sie tragenden Bauten. Bald aber verzichtete man auf ganze Architekturglieder zugunsten künstlerisch bedeutender Lichtträger. Ganze Häuser entstanden, bereits vollkommen im Gedanken

an diese Lichtkunst gestaltet... Und schon sieht man die Ansätze, die hier in eine große Zukunft weisen: zur absoluten Lichtarchitektur. Diese reine Lichtbaukunst wäre eigentlich die letzte ausdenkbare Stufe unserer Bauentwicklung überhaupt.“<sup>7</sup> Der Berliner Stadtplaner Martin Wagner setzte diese Gedanken fort und stellte sich vor, dass am Berliner Alexanderplatz in Zukunft „ein herausflutendes Licht bei Nacht ein gänzlich neues Gesicht des Platzes“ erzeugen würde, denn „Farbe, Form und Licht (Reklame) sind die drei Hauptbauelemente für neue Weltstadtplätze“.<sup>8</sup>

Freilich gab es in der Weimarer Zeit auch Stimmen, die der Lichterfülle kritisch gegenüberstanden. So schrieb beispielsweise Siegfried Kracauer 1928 über seine Eindrücke in Paris:

*„In den Hauptquartieren des Nachtlebens ist die Illumination so grell, dass man sich die Ohren zuhalten muss. Die Lichter indessen sind zu ihrem eigenen Gefallen versammelt, statt den Menschen zu scheinen. Ihre Glühzeichen möchten die Nacht erhellen und vertreiben sie nur. Ihre Reklamen prägen sich ein, ohne sich entziffern zu lassen. Der rötliche Schimmer, der ihnen nachwallt, legt sich als Hülle über das Denken.“*<sup>9</sup>

Dem Berliner Feuilletonisten Hermann Kesser merkte man 1929 deutlich die gemischten Gefühle an, mit denen er vor der mächtigen Präsenz der Lichtreklame im Stadtbild kapitulierte: „Hebt einer die geradegerichteten Augen vom Pflaster empor, so trifft er auf rollende Flammenworte, blühendes Lichtfarbenspiel und Goldregen-Phantasien. Jedes Haus ist ein blitzender Christbaum, nimmt teil am geschäftlichen Nachtfest. Der Horizont ist mit Reklame besetzt. Der Himmel ist Handel. Die wirklichen Sterne sind nicht zu sehen. Sie sind in den Weltraum hinausgeflohen, wollen die Konkurrenz mit dem künstlichen Licht nicht aufnehmen.“<sup>10</sup>

Der Kritiker Adolf Behne warnte vor der Suggestionskraft der großen Reklamebilder: „Die Front des Geschäftshauses ist keine Architektur mehr, sondern eine Schreibtafel. Die Straße schafft – ein gewaltiges Kollektiv – den neuen Typ Mensch. [...] Hier wird den Menschen ihr geistig seelisches Gewand von einem Riesenkonfektionstrust zugeschnitten und verpasst, in rasender Eile.“<sup>11</sup> Er nahm hier Gedanken vorweg, die Guy Debord später in seiner „Gesellschaft des Spektakels“ (1967) ausführlich kommentiert hat.

7 F. Hessel, Berlins Boulevard, in: Spazieren in Berlin, Leipzig 1929, zit. n. F. Hessel, Sämtliche Werke in fünf Bänden (s. A 1), Bd. 3: Städte und Porträts, S. 103-109.

8 H. Pfeffer, Im Anfang war das Licht, in: Spannung. Die AEG Umschau II, Nr. 1, Okt. 1928, S. 1-5.

9 M. Wagner, Städtebauliche Probleme der Großstadt (1929), zit. n. M. Wagner 1885-1957, Ausstellungskatalog, Berlin (Akademie der Künste) 1985, S. 104.

10 S. Kracauer, Analyse eines Stadtplans, in Frankfurter Zeitung 1928, o.D., zit. n. S. Kracauer, Straßen in Berlin und anderswo (s. A 3), S. 13.

11 H. Kesser, Potsdamer Platz, in: Die neue Rundschau 1929, Bd. II, S. 397-409, zit. n. Chr. Jäger / E. Schütz, Glänzender Asphalt. Berlin im Feuilleton der Weimarer Republik, Berlin 1994, S. 131-137.

Die Nationalsozialisten eigneten sich sofort nach dem Machtantritt 1933 den Begriff der „Lichtarchitektur“ an und beanspruchten absolute Kontrolle über die Erscheinung der nächtlichen Stadt. Albert Speer's „Lichtdome“ auf mehreren Parteiveranstaltungen ab 1934 und der Olympiade in Berlin zwei Jahre später nutzten ganz bewusst den bezaubernden Effekt, der von der kommerziellen Lichtinszenierung bekannt war, für ihre demagogischen Massensuggestionen.

Unbeirrt davon hielt die Avant-Garde an ihrem Glauben an das künstlerische Potential von Lichtinszenierungen fest. So schreibt – schon aus dem Londoner Exil – der ehemalige Bauhaus Lehrer László Moholy Nagy im Jahre 1936 in einem Aufsatz zur Lichtarchitektur: „Ich habe unzählige Projekte entwickelt, aber kein Architekt war bereit, ein Lichtfresko, oder eine Lichtarchitektur in Auftrag zu geben. [...] Es ist Zeit, dass sich jemand der dritten Dimension annimmt und mit Hilfe von Material und Reflektionen Lichtstrukturen im Raum schafft. [...] Für die Zukunft stellen wir uns Lichtspiele auf den großen Festveranstaltungen kommender Generationen vor. Von Flugzeugen und Zeppelinen aus wird man ein Schauspiel gigantischer Illuminationen betrachten, voller Bewegung und fortwährender Verwandlung beleuchteter Areale, die neue Erfahrungen und neue Lebensfreude bieten werden.“<sup>12</sup>

### 3. „Architektur der Nacht“

In Amerika hatte man der Lichtreklame zunächst wenig Beschränkungen auferlegt, mit dem Erfolg, dass tagsüber häufig große Holzgerüste über den Baugesimsen sichtbar waren, auf denen nachts die Werbebotschaften glühten. Mitte der 1920er Jahre spiegeln erhitzte Debatten in den Tageszeitungen eine weit verbreitete Unzufriedenheit mit den Auswüchsen des „luminous advertising“, und es entwickeln sich gleichzeitig Alternativen sorgsam orchestrierter Lichtspiele an den Spitzen der Hochhäuser. Kritiker und Architekten sprachen vom „Malen mit Licht“, von „Theater in der Luft“, von einer Synthese aus Architektur, Malerei und Film und der anspruchsvollsten Kunstform der Moderne. Der Architekt Raymond Hood z.B., der als einer der ersten in den 1920er Jahren mit farbiger Flutlichtbeleuchtung experimentiert hatte und dem wir den schönen Ausdruck der „Architektur der Nacht“ verdanken, schrieb: „Die Möglichkeiten der Nachtbeleuchtung sind bislang überhaupt nicht ausgeschöpft worden. Die Zukunft hält noch weit fantastischere Entwicklungen bereit als alles, was jemals auf der Bühne geleistet worden ist. Eines Tages wird man die nächtliche Beleuchtung von Gebäuden ebenso eingehend studieren wie Gordon Craig und Norman Bel Geddes die Bühnenbeleuchtung studiert haben. Man wird alle nur erdenklichen Mittel zur Erzeugung von Effekten ausprobieren – Farben, verschiedene Lichtquellen und -lenkungen, Muster und Bewegungen.“<sup>13</sup> Der prominente Architekturkritiker Douglas Haskell reklamierte

12 A. Behne, Kunstaussstellung Berlin, in: Das Neue Berlin 8, 1929, S. 150-152.

13 L. Moholy-Nagy, Light Architecture, Industrial Arts I/1, London 1936; Nachdruck in: R. Kostelanetz,

gleichzeitig die Nacht als den Ort der amerikanischen Moderne, angeregt durch Hugh Ferriss' dunkle Zukunftsvision *The Metropolis of Tomorrow*: „Man hat sich daran gewöhnt von der ‚Moderne‘ zu sprechen, als ob es nur eine gäbe, dabei ist sie längst zerteilt: Die Europäer bekommen den Tag, wir die Nacht.“

Jahrtausende mit all ihren Stilwechseln sind vergangen, doch erst in diesem Jahrhundert kam das elektrische Licht, das – in weitaus stärkerem Maße als das vertraute Dreigespann aus Stahl, Glas und Beton – die Grundlagen aller Architektur verändert hat. Das ist der Punkt an dem wir uns befinden. Die Unterschiede zwischen Europa und Amerika, die Haskell hier beschwört, waren freilich andere. Während es auf beiden Seiten des Atlantiks vor dem Zweiten Weltkrieg ein praktisches und theoretisches Interesse an der Entwicklung der Lichtarchitektur gab, verurteilten die Europäer in Amerika oft den ungezügelten Überschwang der Lichtreklame und die Vorliebe für die farbigen Flutlichtbeleuchtungen der Hochhäuser. So schrieb Wassili Luckhardt beispielsweise: „Man betrachte daraufhin die Art, wie solch ein Hochhausentwurf dargestellt wird: als leuchtende Gralsburg gegen den dunklen Nachthimmel. So findet man auch häufig Hochhäuser, die nachts rot oder blau angestrahlt sind, und der Traumburg ‚Walhall‘ ähnlicher sehen als einem modernen Nutzbau.“<sup>14</sup> Auf der anderen Seite sahen europäische Architekten in der Lichtreklame Möglichkeiten für eine Bereicherung der Architektur, für „konstruktive Kunst“.<sup>15</sup>

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die frische Erinnerung an die Verdunklungen, Flakscheinwerfer und andere vielerorts drängenden Probleme die Lichtarchitektur zunächst in den Hintergrund treten. Doch war die potentielle Rolle des Lichts in der Stilentwicklung der modernen Architektur – insbesondere als korrektive Begleiterscheinung der Neuen Sachlichkeit – nicht vergessen. Bereits 1943 hatten der französische Maler Fernand Léger, der spanische Architekt José Luis Sert und der schweizerische Architekturhistoriker Sigfried Giedion im amerikanischen Exil ein gemeinsames Manifest verfasst,<sup>16</sup> in dem sie eine zeitgenössische Monumentalität vorschlugen, die die moderne Architektur bislang nicht hervorgebracht habe: Nachts sollten „Farben und Formen auf weite Oberflächen“ projiziert werden, wobei diese „substanzlose Architektur“ auf das „Gefühlsleben“ der Massen Einfluss nehmen und den zukünftigen modernen „Stadtzentren monumentale Qualitäten verleihen“ sollte.<sup>17</sup> Noch 1951 wurden diese Ideen in modifizierter Form diskutiert, als sich der 8. CIAM-Kongress im englischen Hoddesdon mit der Wiederbelebung der Stadtzentren befasste – in Anwesenheit sowohl Giedions als auch Serts.<sup>18</sup>

Moholy-Nagy, New York 1970, S. 37-42, 155-159.

14 R. Hood, *Architecture of the Night*, in: *The Magazine of Light*, Mai 1930), S.22 f., S. 39.

15 D. Haskell, *Architecture: the Bright Lights*, in: *The Nation* 132, Nr. 3419 (14.01.1931), S. 55 f.

16 W. Luckhardt, *Stand der modernen Baugesinnung in Amerika*, in: *Bauwelt* 20, Nr. 46 (1929), S. 1118 ff.

17 L. Kassa, *Die Lichtreklame*, in: *Das Werk* 13, Nr. 7 (1926), S. 133-135.

18 Chr. C. Collins / R. George, *Monumentality: A Critical Matter in Modern Architecture*, in *The Harvard Architecture Review*, No. 4 (1984), S. 15-35; das Manifest wurde bedeutend später von Sigfried Giedion

Wenige Jahre später stellte Gio Ponti, der Architekt des Pirelli-Turms in Mailand seine Vorstellungen einer zukünftigen Lichtarchitektur vor: „Beleuchtung wird ein zentrales Element räumlicher Architektur werden. [...] Durch vorgeplantes Eigenleuchten wird diese Architektur ungeahnte formale Nachteffekte hervorrufen, Illusionen von Räumen, von Leere, von Volumen, Gewichten und Oberflächen.“ Die farbige, amerikanische Flutlichtbeleuchtung lehnte er als primitiv und barbarisch ab. Sie habe nichts mit Architektur zu tun. Stattdessen „werden wir Künstler leuchtende, körperhafte Formeinheiten entwerfen. Wir werden eine neue nächtliche Stadt erschaffen.“<sup>19</sup>

Die vergängliche Kunst der Architekturbeleuchtung hatte mehr noch als anderen geschichtlichen Phänomene unter der Kurzlebigkeit ihrer Spuren und der daraus resultierenden, erstaunlich gründlichen kollektiven Vergesslichkeit zu leiden. Mehrmals während des 20. Jahrhunderts wurde sie als neues zukunftsweisendes Phänomen vorgestellt und diskutiert und geriet dann immer wieder in Vergessenheit. Nach den Verdunkelungen des Zweiten Weltkriegs erinnerte man sich kaum noch der Lichteuphorie der 1920er und 1930er Jahre, und der neu aufkeimende Enthusiasmus der 1950er und 1960er Jahre erschien als völliger Neubeginn, um ebenfalls wieder vergessen zu werden, als die Energiekrise 1973 der Architekturbeleuchtung ein vorläufiges Ende bereitete. Seit den 1980er Jahren hat es wieder eine stetige Zunahme von Projekten gegeben, bei denen die nächtliche Erscheinung wichtiger Teil städtischer Baukonzepte war.

#### 4. Lichtarchitektur heute

Dank zahlreicher neuer Technologien und einer weltweit vernetzten Baukultur sind in den letzten Jahren viele Bauten entstanden, die wie die ultimative Erfüllung der frühen Lichtutopien wirken. Zweifellos ist die Lichtarchitektur heute das Gebiet, auf dem sich die aufregendsten und grundlegendsten Entwicklungen und Paradigmenwechsel der zeitgenössischen Architektur vollziehen. Das Zeltdach über dem Innenhof des Berliner Sony Centers leuchtet zum Beispiel jede Nacht in kontinuierlich wechselnden Farbsequenzen, die von dem Lichtkünstler Yann Kersalé (geb. 1955) entworfen wurden. Kersalé ist einer der wichtigsten international tätigen Beleuchtungskünstler, dessen Arbeiten dazu beigetragen haben, die Debatte in den 1980er und 1990er Jahren wieder anzustoßen. Sein Ansatz am Potsdamer Platz ist durchaus mit den abstrakten, wechselnden Farbspielen an der Spitze amerikanischer Hochhäuser in den 1920er Jahren vergleichbar. Kersalé ist ebenfalls verantwortlich für die Beleuchtung von Jean Nouvels Torre Agbar in Barcelona von 2005. Dieser runde gläserne Büroturm glüht nachts als farbiger Monolith und kommt visuell durchaus den expressionistischen Architekturphantasien der frühen 1920er Jahre nahe, auch wenn der Architekt Bruno

publiziert, in: *architecture, you and me: the diary of a development*, Cambridge 1958, S. 48-51.

19 S. Giedion, *The Need for a New Monumentality*, in: *The Harvard Architecture Review* Nr. 4 (1984), S. 52-61.



Taut, der nach dem Ersten Weltkrieg zahlreiche gläserne Visionen gezeichnet hatte, einer Anwendung dieser magischen Formenwelt auf einen profanen Bürohausbau kaum zugestimmt hätte.

Seit einigen Jahren gibt es Versuche, der Architekturbeleuchtung mit Hilfe von Computerprogrammen größere Vielfalt und Relevanz zu verleihen. Toyo Itos berühmter „Turm der Winde“ in Yokohama von 1986 gilt als einer der ersten Versuche in diese Richtung. Ein Wasser- und Entlüftungsturm der U-Bahn war mit einem Metallgerüst umgeben worden, in das 30 Flutlichter sowie 12.000 Glühbirnen und Neonringe eingesetzt wurden. Ein Computerprogramm nahm dann äußere Einflüsse wie Wind und Straßenlärm auf und setzte sie in Lichtsequenzen um. Kritiker sprachen begeistert von einem „audio-visuellen Seismographen.“<sup>20</sup>

Dank immer raffinierterer Software werden inzwischen kompliziertere Beleuchtungssequenzen oder gar individuelle Interaktionen möglich. Ein viel beachtetes Beispiel wurde 2001 von der Gruppe BlinkyLights in Berlin zum Anlass des 20. Geburtstags des Chaos Computer Clubs eingerichtet: Die Fassade des damals leer stehenden „Haus des Lehrers“ an der Schönhauser Allee in Berlin wurde in einen großen, einfachen Bildschirm verwandelt, in dem Leuchtelemente in einzelnen Fenstern die Fassade in eine Matrix von 8 x 18 Pixeln verwandelte. Benutzer konnten per Handy auf dieser Oberfläche einfache Computerspiele wie Tetris spielen und Zeichen generieren.

In der kleinen, holländischen Stadt Doetinchem verwirklichte Lars Spybroek mit seinem Architekturbüro NOX im Jahre 2004 ein Projekt, bei dem die leuchtende Architektur Teil eines interaktiven Beziehungsgeflechtes wurde. Der 12 m hohe Turm aus transluzentem Epoxyharz (der an eine vergrößerte Nervenzelle erinnert), war mit einem Computersystem verbunden, das nachts die Farben der Innenbeleuchtung der Skulptur kontrollierte. Die Daten für die Bespielung des Turmes ergaben sich aus den Antworten auf Fragen, die die Stadtbewohner jeden Tag per Internet beantworteten. Die nächtliche Farbe der Skulptur richtete sich dann wie ein Gefühlsbarometer nach der Stimmung der Mehrzahl der Bewohner. Bei vorwiegend liebevollen Gefühlen leuchtete die Skulptur rot auf, bei Hass grün, bei Glücksgefühlen blau und bei Furcht gelb. Die neue Fassade des Galleria Kaufhauses in Seoul, Korea (2005) die von dem niederländischen Büro UN Studio gestaltet wurde, kann auf den schimmernden Glasschuppen ihrer Außenhaut, dank ihrer LED Hinterleuchtung nachts eine farbige Zusammenfassung der Wetterverhältnisse des Tages abspielen oder riesige Schriftzeichen über die Fassade wandern lassen. Es sind Projekte wie dieses, die Hoffnung machen, dass das Feld der nächtlichen urbanen Beleuchtung nicht völlig den kommerziellen Anwendungen überlassen werden wird.

20 Die Delegierten schlugen vor, Lichtreklamen einzuschränken und stattdessen das Stadtzentrum durch ständig wechselnde und bewegliche Elemente (sogar öffentliches Fernsehen) zu beleben; vgl. *J. Tyrwhitt / J.L. Sert / E.N. Rogers, The Heart of the City: Towards the humanization of urban life*, London/New York 1952, S. 28, 65, 164-168; Siehe auch: *E. Mumford, The CIAM discourse on urbanism 1928-1960*, Cambridge, Mass. 2000, S. 204-215.



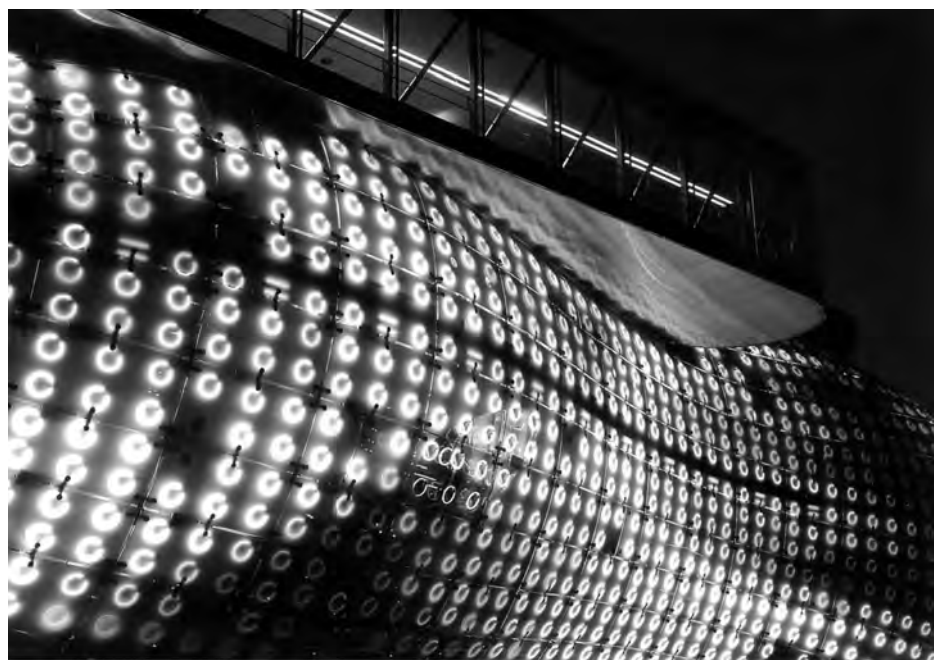


Abb. 5: Jan und Tim Edler, Lichtkonzept am Kulturhaus Graz, 2003.

## 5. Urban Screens

Die wohl einflussreichste neue Entwicklung ist das Auftauchen der neuen Großbildschirme, die sicherlich in den nächsten Jahren die urbane Landschaft deutlich verändern werden. Neuartige LED-Leuchten, deren brillante Helligkeit und Farbe individuell gesteuert werden können, erlauben Bildschirme von ungeheurer Größe und Leuchtkraft, die gleichzeitig oft weniger Energie verbrauchen als herkömmliche Lichtreklamen. Ihre Botschaften können von einer Zentrale aus eingespeist werden. Sie sind langlebig, weitgehend wartungsfrei und können problemlos in Architekturfassaden integriert werden.

Für den amerikanischen Architekten und Theoretiker Robert Venturi erfüllt sich damit endlich der Traum von einer Architektur als Zeichen, die er seit den 1960er Jahren propagiert hatte, als er vorschlug, dass sich die Architekten von dem engen Korsett der Moderne mit ihrer Ornamentlosigkeit befreien und von der kommerziellen Architektur der Werbeplakate und Lichtreklamen, insbesondere von Las Vegas, lernen sollten. Angeregt wohl von dem Kritiker und Schriftsteller Thomas Wolf, der 1966 begeistert über die „elektrographische Architektur“ in Las Vegas geschrieben hatte, war Robert Venturi 1969 mit Studenten eines Seminars an der Architekturschule der Yale

Universität zu einer Exkursion nach Las Vegas aufgebrochen und hatte in zahlreichen Fotos und analytischen Grafiken die kommerzielle Architektur und Lichtreklame am Las Vegas Strip als Quintessenz der amerikanischen Populärkultur gefeiert. Gleichzeitig postulierte Venturi ein neues architektonisches Dogma, das deutlich zwischen dem funktionalen Kernbau – etwa eines Casinos oder Supermarkts – und einem Leuchtzeichen an dessen Fassade unterschied, also im Sinne etwa von Ferdinand de Saussure zwischen „signifier“ und „signified“ nicht nur konzeptionell, sondern räumlich trennte. Fast 40 Jahre später hat nun Venturi Gebäude und Fassade theoretisch wieder vereint. Er schreibt: „Hoch lebe die Fassade als Computerbildschirm! Hoch lebe die Fassade, die Licht nicht nur reflektiert, sondern ausstrahlt – das Gebäude als eine glitzernde Informationsquelle, nicht eine abstrakt leuchtende Lichtquelle! [...] Hoch lebe die Ikonographie – nicht in Stein gehauen für die Ewigkeit, sondern ständig elektronisch wechselnd.“<sup>21</sup> Robert Venturi's ungebremster Optimismus gegenüber dem neuen Phänomen digitaler Großbildschirme gehört allerdings zu den Ausnahmen in dieser Debatte, zumal auch seine Hoffnung auf eine neue Ikonographie angesichts der wahllosen Bilderflut auf den Großbildschirmen kaum erfüllbar scheint.

Jean Baudrillard dagegen hatte schon 1983 registriert, dass die Reklame „nicht mehr die Wände schmückt oder erleuchtet, sondern die Macht hat, Wände, Straßen, Fassaden und die ganze Architektur auszulöschen, jegliche Konstruktion und Tiefe.“<sup>22</sup> Alles, so schrieb er, würde von der Fassade aufgenommen, Zeichen und Wirklichkeit zu einer leeren und dennoch unwiderstehlichen Geste der Verführung zum Konsum verschmelzen. Einige Jahre später analysierte der französische Kulturkritiker und Philosoph Paul Virilio den neuen Einfluss bewegter Bilder auf die nächtliche Stadtlandschaft auf ganz ähnliche Weise:

*„Nach dem Zeitalter der Architekturskulptur leben wir nun in einer Zeit der cinematographischen Künstlichkeit. Sowohl wörtlich als auch in übertragenem Sinne ist die Architektur von nun an nur noch ein Film; die Stadt selbst ist nicht mehr ein Theater im Sinne einer Agora oder eines Forums, sondern das Kino der Stadtlichter.“<sup>23</sup>*

Viele Kritiker haben sich in den letzten Jahren gefragt, welchen Einfluss die neuen Medienfassaden auf die Erscheinung und Lesbarkeit der Architektur haben würden und setzten damit, wohl meistens ohne es zu wissen, eine Debatte fort, die ein wichtiger, doch bislang wenig rezipierter Teil der Diskussion um die Zukunft der modernen Architektur der 1920er Jahre gebildet hatte: „Bislang war es immer so, dass Ge-

21 R. Venturi / D. Scott Brown, *Architecture as Signs and Systems for a Mannerist Time*, Harvard University Press 2004, p. 99; R. Venturi, *Iconography and Electronics upon a generic Architecture. A view from the Drafting Room*, Cambridge, Mass. 1996, p. 5.

22 J. Baudrillard, *The Ecstasy of Communication*, in: H. Foster, *The Anti-Aesthetic: Essays on Postmodern Culture*, 1983, S. 133.

23 P. Virilio, *Aesthetics of Disappearance (Semiotext(e))* 1991) p. 65.

bäude eindeutig aus Material bestanden. Sie konnten aus Mauerziegeln oder Steinen bestehen, aus Glas oder Metall, aber es war ganz klar sichtbar, dass sie aus irgendetwas gemacht waren. Nun kann die ganze Fassade eines Gebäudes vom Gehsteig bis zum Dach ein digitaler Bildschirm sein, auf dem ständig wechselnde Bilder aufblitzen. Ist es eine Plakatwand? Ist es Architektur? Ist es Kunst? Wer vermag das zu sagen? Ist das nun die Zukunft? Werden wir überhaupt noch wissen, wann wir uns in der Wirklichkeit befinden, und wann in einer Simulation? Wird dieser Unterschied seinen Sinn verlieren?“<sup>24</sup> - fragte vor kurzem der Bostoner Architekturkritiker Robert Campbell und wies auf die Gefahren einer solchen digitalen Architektur hin, bei der nicht klar sei, ob sie über die Baugesetze kontrolliert und reglementiert werden würde oder unter die Vorschriften für Außenwerbung falle. William Mitchell, Medientheoretiker am Massachusetts Institute of Technology stellt ähnliche Fragen nach der Integration der Riesenscreens. „Horizontale und vertikale Kamerafahrten können einen Zusammenhang mit der umgebenden Architektur herstellen, doch schnelle Bewegungen und Zooms zerstören ihn. [...] Wird das Bild, das an der Außenseite eines Baues ausgestrahlt wird, diesen völlig verschlucken? Werden wir unsere Bauten danach beurteilen, was sich auf dem Großbildschirm abspielt, oder nach der Struktur, die den Bildschirm trägt? Medium oder Message?“<sup>25</sup>

Ende Dezember 2005 befasste sich eine Konferenz in Amsterdam zum ersten Mal mit „Urban Screens.“ Die Teilnehmer Themen diskutierten u.a., ob Großbildschirme neue urbane Zentren initiieren könnten, wie man der Kunst auf diesen Bildschirmen eine Koexistenz mit der Werbung sichern könnte und wie die neuen Medien so in die Architektur integriert werden könnten, dass sie eine „intelligente Haut – die vierte Dimension in der Architektur“ bilden könnten.<sup>26</sup>

Der Größe und Anwendungsform der LED-Bildschirme scheinen kaum Grenzen gesetzt. So wurde im Dezember 2004 an dem von dem amerikanischen Architekten Peter Marino entworfenen Chanel Hauptquartier in Tokyo mit 57 Metern Höhe die größte LED Fassade der Welt vorgestellt. Das Spezialglas mit variabler Lichtdurchlässigkeit hinter den Leuchtdioden kann abends völlig undurchsichtig erscheinen und so einen dunklen Hintergrund für die Lichtspiele auf der Fassade bieten. Ein Kurator kümmert sich um die Motive der Bespielung.<sup>27</sup> Unter den Künstlern und Medientheoretikern, die sich mit der Frage auseinandersetzen, was man der neuen kommerziellen Bilderflut in der Stadt entgegensetzen kann, sind die Brüder Jan und Tim Edler mit ihrem Büro „Realities:United“ besonders hervorzuheben: Am Potsdamer Platz in Berlin installierten sie im Dezember 2005 für 18 Monate eine durchscheinende elfgeschossige Medienfassade mit einer Matrix aus ca. 1.800 handelsüblichen Leuchtstofflampen, die über ein

24 R. Campbell, WGBH looks to wrap new headquarters in digital skin, in: Boston Globe 01.02.2004.

25 W.J. Mitchell, Placing Words: Symbols, Space and the City, Cambridge Mass, 2005, S. 90.

26 L.M. Brill, Urban Screens 2005, in electronicdisplaycentral 10.01.2006.

27 Bright Lights, Big City, in: The Architects Newspaper, Issue 05, 23.03.2005.

Computerprogramm einzeln geschaltet und kontrolliert werden konnten. Verschiedene Kuratoren beauftragten Künstler mit Werken für die Lichtfassade.

Die Designer der Lichtfassade, Jan und Tim Edler hatten zum ersten Mal in Graz im Jahre 2003 ein vergleichbares Lichtkonzept beim Bau des Kunsthhauses (Peter Cook and Colin Fournier) eingesetzt, über dessen gewölbter Glasoberfläche 1.000 einzeln steuerbare Leuchtstofflampen verteilt waren (vgl. Abb. 5). Schriftzeichen, Symbole und einfache Filme können sich über die Fassade bewegen. Ganz bewusst setzen sich die Edlers von den neuesten technischen Möglichkeiten der Lichtreklame und ihrer farbigen Großmonitore ab, indem sie in Graz ebenso wie am Potsdamer Platz durch eine Rückkehr zu einfacheren Mitteln, zu körnigen Schwarzweißbildern, demonstrieren, wie sehr wir uns schon an die betäubende Bilderflut der haushohen Reklame gewöhnt haben. Das mag das Bewusstsein für die Unterschiede zwischen Kunst und Werbung ebenso schärfen, wie für den ungeheuren Einfluss, den die neuesten technischen Entwicklungen auf den Stadtraum ausüben.

Nur wenigen Beobachtern der nächtlichen Stadtlandschaft ist klar, wie das, was sie vielleicht an lebendigen, farbenfrohen Lichtreklamen im Herzen der Stadt wahrnehmen, ein sehr präzise von örtlichen Gesetzen gelenktes Bild ist, auch wenn manchem aufgefallen sein mag, dass der Charakter von Leuchtreklamen und Architekturbeleuchtung in Madrid, London und Berlin jeweils ein anderer ist. Im Allgemeinen regeln lokale Gestaltsatzungen und Baugesetze nicht nur Standort, Größe und Helligkeit der Lichtreklame. Zumindest in Deutschland sorgen sie auch dafür, dass z.B. denkmalgeschützte Gebäude davon frei bleiben oder blinkende Reklamen Autofahrer nicht blenden. Während die Gesetze heute vor allem als Instrument zur Eingrenzung verstanden werden, lohnt es, die Kraft der leuchtenden Bilder als gezielt einzusetzendes urbanes Instrument, identitätsstiftendes Medium und einflussreiches Architekturelement wieder zu entdecken. Das elektrische Licht im städtischen Raum hat wie kein anderes Medium im 20. Jahrhundert die Grenzen zwischen Kunst und Kommerz, Technik und Utopie, Demagogik und spielerischer Unterhaltung überschritten. Die schon früh für das künstliche Licht beanspruchte Rolle eines zentralen Formgebers der zeitgenössischen Architektur ist heute, 100 Jahre später, mehr denn je Realität geworden.

Gernot Böhme

## Dämmerung als Atmosphäre<sup>1</sup>

*Wie ist die Welt so stille  
Und in der Dämmerung Hülle  
So traulich und so hold!  
Als eine stille Kammer,  
Wo ihr des Tages Jammer  
Verschlafen und vergessen sollt.*

### 1. Licht einschalten

Wenn man über Dämmerung redet, geht es nicht ohne ein Stück Kulturkritik. Also fangen wir am besten gleich damit an, um sie dann auch hinter uns zu bringen. Der eingangs zitierte Vers aus dem bekannten Lied von Matthias Claudius „Der Mond ist aufgegangen“ zeugt von einer Lebenswirklichkeit, die wir nicht mehr teilen. Das moderne, allgemeiner das urbane Leben ist nicht in das Geschehen der natürlichen Umwelt so eingebettet, dass die einkehrende Ruhe in der Natur mit einer abendlichen Beruhigung des Menschen korrelierte oder dass gar die einhüllende Dämmerung als Haus oder Kammer empfunden würde, in denen man sich vor den Fährnissen des Tages bergen könnte. Zwar können auch wir nicht schlechthin verleugnen, das wir in der Natur leben, auch in den Städten nicht, und dass es morgens hell wird und abends dunkel, ist immer noch eine elementare Tatsache, die wir im Alltagsleben berücksichtigen. Aber eben als Tatsache: Wenn es abends zu dunkel wird, schalten wir das Licht an.

Wir schalten das Licht an – und dadurch schalten wir die Dämmerung aus. Nächtliche Dunkelheit gibt es insbesondere in den Großstädten nicht mehr. Die praktisch unbeschränkte Verfügbarkeit von Licht im Alltagsleben hat zum Verlust der Dämmerung als Erfahrungsraum geführt. Es gibt nur hell oder dunkel und nichts dazwischen. Selbst bei Tage arbeiten wir ja vielfach bei künstlichem Licht, sei es, dass wir architektonisch ohnehin vom Sonnenlicht abgeschnitten sind, sei es, weil das Licht vielleicht ein bisschen schwach ist, suboptimal. Die Lebensrhythmen sind dadurch im Wesentlichen vom Tageslauf abgekoppelt. Jedenfalls hat Feierabend – wenn man das Wort überhaupt noch sinnvoll verwenden kann – nichts mehr mit Dämmerung zu tun. Das Leben wird nach der Uhr organisiert, nicht nach dem, was der Tag bringt.

1 Auf Grundlage der Erstveröffentlichung von G. Böhme in: *Ev. Akademie Baden* (Hrsg.), *Geblendete Welt. Der Verlust von Dunkelheit in der High-Light-Gesellschaft*, Karlsruhe 1997, S. 81-95.

Die Abschaffung der Dämmerung ist aber nicht nur ein Produkt schlichter Rationalität und Arbeitsorganisation. Rationalität ist auch immer Rationalisierung und verbirgt die Ängste, die man durch sie loswerden will. Dämmerung war und ist ja keineswegs nur die heimelige Atmosphäre, die uns Matthias Claudius in seiner christlichen Betulichkeit nahebringen will. Vielmehr lauert in der Dämmerung das Unheimliche. Um auch gleich dafür ein Zeugnis zu geben, zitiere ich aus Conrad Ferdinand Meyers Gedicht „Schwüle“:

*Trüb verglomm der schwüle Sommertag,  
Dumpf und traurig tönt mein Ruderschlag –  
Sterne, Sterne – Abend ist es ja –  
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?*

Die Bedrücktheit und Bangnis, die aus den Zeilen spricht, ist eine so typische Erfahrung von Dämmerung, dass man geradezu von einer besonderen Angst, der Dämmerungsangst oder gar -pathologie gesprochen hat. Da aber das Bedürfnis nach Licht und Orientierung, wie es bei Meyer im bangen Warten auf das Erscheinen der Sterne zum Ausdruck kommt, so leicht zu befriedigen ist, steht für uns das Phänomen der Dämmerungsangst nicht im Vordergrund. Im Gegenteil kann man von einem nostalgischen Bedürfnis nach Dämmerung sprechen. Dämmerung wird nach Bedarf – mit dem Dimmer – künstlich hergestellt. Parties und Bars erfordern eine dämmrige Atmosphäre. Sie gehört offenbar zu der Stimmung, die man dort erwartet. Und mancher Tourist wird heute in den Städten Ostdeutschlands und überhaupt Osteuropas zögernd und auch ein bisschen bang, aber doch lustvoll, den Erfahrungen seiner Jugend nachspüren: Dort, wo die Laternen die Straßen noch nicht erhellen, sondern nur einen kleinen Hof um sich verbreiten, sind die Straßen noch dämmerig.

## 2. Ein Naturphänomen

Die Berufung auf Dichter, wenn man über Dämmerung spricht, ist nicht zufällig. Obgleich sie jedermann erfahren kann, scheint es einer besonderen Sensibilität und Ausdrucksfähigkeit zu bedürfen, um zu sagen, was sie ist, und um mitzuteilen, wie man sie empfindet. Die Flüchtigkeit und Unbestimmtheit des Phänomens sollte einen aber nicht verleiten, zu glauben, sie sei etwas bloß Subjektives. Sicher – die Dämmerung ist kein Gegenstand der Naturwissenschaft. Diese kann höchstens von Helligkeitswerten, Hygrometerständen und vom Umlauf der Gestirne reden. So etwas wie Dämmerung kommt in der Naturwissenschaft nicht vor. Gleichwohl ist sie ein Bestandsstück der Natur, ein wichtiges Phänomen der Natur, wie wir sie im alltäglichen Leben kennen. Zu dieser Natur gehören Tag und Nacht, gehören die vier Jahreszeiten, gehört so etwas wie

Herbst und Winter und eben auch die Dämmerung. Dämmerung ist eine Zwischenzeit zwischen Tag und Nacht: Es gibt die Abenddämmerung und die Morgendämmerung. Aber die Natur teilt sich nicht von selbst in die Tageszeiten ein, ebenso wenig wie die Jahreszeiten. Dass es vier Jahreszeiten gibt und nicht fünf oder sechs, ist eine kulturelle Setzung, eine Konvention. Und dass es zwischen dem Tag und der Nacht noch eine besondere Zeit gibt, die Dämmerung, auch das ist eine Konvention. Freilich sind die kulturellen Muster, mit denen wir in unserer Alltagserfahrung die Natur ordnen, auch nicht freie Erfindungen, sondern sie bedürfen eines fundamentum in re. Das sieht man daran, dass eine besondere Zeit zwischen Tag und Nacht anzusetzen, die Dämmerung, nicht überall sich anbietet. So erfolgt der Übergang vom Tag zur Nacht, von Helligkeit zur Dunkelheit in der Sahara fast schlagartig und in den nordischen Ländern, zumindest um die Mitternacht, ist der Übergang so gleitend, dass man nicht wüsste, wo anfangen und aufhören mit der Dämmerung. Es sind besonders unsere mittleren Breiten, die Dämmerung als eine besondere Tageszeit kennen. Aber auch hier hat diese Zeit während des Jahres eine Selbständigkeit von unterschiedlichem Gewicht: Sie ist am ausgeprägtesten im Frühling und im Herbst.

Dämmerung ist also in der Tat ein Phänomen der Natur. Sie begegnet uns aus dem, was uns umgibt, sie hat uns gegenüber eine Selbständigkeit, kann uns ergreifen, kann uns fremd sein, und wir können nach ihr fragen und sie erforschen als Etwas, das wir nicht selbst sind. Auf der anderen Seite gehört sie aber zur kulturell geprägten Natur. Und als ein Muster oder Teil eines Musters, das die Natur ordnet und sie in bestimmter Weise erfahrbar macht, ist sie auch ein Stück Kultur. In der Dämmerung erfahren wir deshalb nicht nur die Natur, sondern in gewisser Weise auch uns selbst. Ihre Tiefe, Vielfältigkeit und Deutbarkeit ist nicht nur die Unerschöpflichkeit eines Gegenstandes, sondern auch die Beziehungsträchtigkeit eines Symbols. So entlässt die Dämmerung leicht vielfältige Fantasiegestalten, meist bedrohliche wie im Erlenkönig, so verbindet sie sich über die Analogie von Tageslauf und Lebenslauf häufig mit dem Gedanken an den Tod.

„Die Dämmerung naht – im Sterben liegt der Tag...“, so der Anfang - und auch das Ende - eines Gedichtes von Else Lasker-Schüler. Der Abschied des Tages enthält aber noch viele andere Abschiede: von den Freuden, von den Spielen, von den Lieben, aber natürlich auch von der Arbeit. Die Zeit der Dämmerung ist im traditionellen Tageslauf die Zeit der Ruhe und der Einkehr, der Feierabend. Das Moment der Melancholie, das in vielen dieser Bedeutungen schon mitschwingt, lässt die Dämmerung für Gottfried Benn zu seiner eigentlichen, der lyrischen Zeit, werden. Als blaue Stunde verbindet er sie zugleich mit dem ligurischen Komplex: in der Verhaltnenheit und tiefen Bläue mancher nördlicher Abendstunden spürt er das ganz Andere, nämlich das Südliche, die griechische Welt, die Wirklichkeit des Mythos.



### 3. Dämmerung als Atmosphäre

Ein Naturphänomen, ein kulturelles Muster, ein symbolischer Komplex – was ist eigentlich die Dämmerung? Man ist versucht zu sagen: ein Zustand. Aber ein Zustand – wovon? Diese Frage setzt uns in Verlegenheit. Es gibt offenbar kein Etwas, dessen Zustand die Dämmerung ist, vielmehr hat sie selbst den Charakter eines Etwas, fast eines Gegenstandes. Man redet davon, dass die Dämmerung sich herabsenkt, oder dass die Dämmerung in alle Winkel kriecht. In solchen Redeweisen hat die Dämmerung etwas Wolkiges, man redet von ihr wie von den Nebeln, die auch zu ihr gehören. Hat die Dämmerung sich erst einmal ausgebreitet, so hüllt sie alles ein, und auch man selbst ist darin. Dann hat sie den Charakter eines Mediums, in dem man ist, das alles tingiert und die Beziehung zu den Dingen vermittelt. In jedem Fall ist die Dämmerung etwas Räumliches. Man ist wieder versucht zu sagen, ein Zustand des Raumes, wenn der Raum nur selbst etwas für sich wäre. Aber andererseits ist die Dämmerung auch deutlich etwas, das sich im Raum ausbreiten kann, und sie hat quasi dinglichen Charakter. Dieses Räumliche, Wolkige, Mediale der Dämmerung macht sie zu einem bevorzugten Kandidaten, für das, was man heute eine Atmosphäre nennt.

Atmosphären sind gestimmte Räume oder, nach einer Definition von Hermann Schmitz, randlos ergossene Gefühle. Wir reden von der festlichen Atmosphäre einer in weiches Licht gesetzten Fassade eines historischen Bauwerkes, der ernsten Atmosphäre, die ein Mahnmal umgibt, oder der heiteren Atmosphäre eines Tales. Atmosphären sind etwas zwischen Subjekt und Objekt, eine gemeinsame Wirklichkeit beider. Sie gehören nicht einfach zum Subjekt, sind auch nicht dessen Projektionen, denn man kann von Atmosphären ergriffen werden und in Atmosphären eintreten. Sie werden auf der anderen Seite zwar durch Dinge und Menschen erzeugt, sie gehen von ihnen aus, und man kann sie, wie im Bühnenbild, bewusst inszenieren. Auf der anderen Seite sind sie aber in dem, was sie sind, niemals vollständig bestimmt ohne ein empfindendes Subjekt.

Dass die Dämmerung für die Empfindung des Subjektes, dafür, wie man sich fühlt, eine große Rolle spielt, haben wir schon an jedem zitierten Beispiel einer Dämmerungserfahrung gesehen. Und man wird wohl auch sagen, dass in der Regel die Dämmerung in affektiver Betroffenheit erfahren wird. Trotzdem kann man nicht sagen, dass diese affektive Betroffenheit für die Dämmerung in dem, was sie ist, konstitutiv ist. Vielmehr kann man auch, gewissermaßen objektiv, konstatieren: Es herrscht Dämmerung, oder eine tiefe Dämmerung lag über allem. Atmosphären dagegen, also eine heitere Atmosphäre oder eine melancholische, sind als solche immer nur festzustellen in affektiver Betroffenheit durch sie. Die Möglichkeit eines distanzierten, bloß konstatierenden Verhaltens gegenüber der Dämmerung liegt daran, dass sie eben auch ein Naturphänomen ist. Um ihren quasi dinglichen Charakter festzuhalten, nenne ich die Dämmerung et-

was Atmosphärisches. Zur Klasse des Atmosphärischen sind noch andere Halbdinge zu zählen wie der Herbst, der Wind, die Stimme und ähnliches.

Die Dämmerung ist etwas Atmosphärisches. Aber wir wollen ja dieses unbestimmte, wolkige Halbding näher charakterisieren. Die Dämmerung breitet sich aus, senkt sich nieder, schleicht, dringt in alle Ecken, sie ist etwas Räumliches, sagten wir. Auf der anderen Seite aber ist sie auch ein Teil des Tages, hat also zeitlichen Charakter. Dämmerung entsteht und vergeht. Man kann fast sagen, sie hat ihre Lebenszeit. Aber ebenso wie Dämmerung als Räumliches keine Grenzen und keine feste Gestalt hat – sie ist randlos ergossen –, so ist sie auch zeitlich unbestimmt. Es gibt die Zeit der Dämmerung. Aber diese Zeit hat weder einen bestimmten Anfang noch ein bestimmtes Ende. Ja man kann nicht einmal sagen, dass sie einen Höhepunkt oder ein Zentrum hätte wie der Tag im Mittag. Umgekehrt ist sie ja geradezu als die Unbestimmtheit der zeitlichen Grenze von Tag und Nacht zu charakterisieren. Also nach welchen Kategorien wollen wir die Dämmerung bestimmen?

In der Phänomenologie von Hermann Schmitz liegt bereits eine Analyse der Dämmerung vor, an die es sich anzuschließen lohnt:

„Diese Änderung [Schmitz meint die Änderung der räumlichen Umgebung, die sich mit der Dämmerung vollzieht] kann hauptsächlich in vier Skalen verfolgt werden: der thermischen, optischen, akustischen und kinetischen. Die Atmosphäre des Tages ist in diesen vier Skalen typischerweise betont nach den Seiten des Warmen, Hellen, Lauten und Schnellen; entsprechend ist die Atmosphäre der Abenddämmerung kühl, fahl, still und ruhig, die der darauf folgenden Nacht kalt, dunkel, still und ruhig.“<sup>2</sup>

Schmitz sagt dann im weiteren, dass man erst verstehen kann, was es mit diesen Änderungen auf sich habe, wenn man die genannten Qualitäten der Abenddämmerung kühl, fahl, still und ruhig nicht als sinnliche Qualitäten oder gar im Sinne der Physik auffasse, sondern als synästhetische Charaktere. Synästhetische Charaktere sind auch bei Schmitz, was man sonst darunter versteht, nämlich intermodale Qualitäten: als kühl kann man eben auch das Verhalten einer Person bezeichnen oder eine Farbe. Aber entscheidend ist bei Schmitz, dass synästhetische Charaktere leibliches Befinden widerspiegeln, indem nämlich Kategorien der Leiblichkeit – also etwa Enge und Weite oder Spannung und Schwellung – in die sinnlichen Qualitäten investiert werden.<sup>3</sup>

Dieses Vorgehen von Schmitz wirkt in gewisser Hinsicht befremdlich, aber es ist legitim, und wir werden ihm weitgehend folgen. Schmitz behauptet nämlich, dass die Dämmerung wesentlich durch synästhetische Charaktere bestimmt werden muss; gleichwohl fängt er mit vier eher physikalisch bezeichneten Skalen an. Berechtigt ist dieses Vorgehen wegen des Unterschiedes von Dämmerung als etwas Atmosphärischem und der Atmosphäre der Dämmerung. Als Naturphänomen kann die Dämmerung durch-

2 H. Schmitz, *System der Philosophie*, Band III: Der Raum. Teil 1: Der leibliche Raum. Bonn 1988, S. 154 (*System der Philosophie*, 10 Bde., Bonn, 1964 ff).

3 Ebda., S. 155-157.

aus durch objektive oder quasi objektive Kategorien bestimmt werden: Es wird kälter, das Licht nimmt ab, der Geräuschpegel sinkt, und die Bewegungen, die man beobachten kann, werden langsamer oder kommen überhaupt zur Ruhe, also etwa der Wind oder die Tiere. Freilich müssen wir hier schon sagen, dass diese Charakterisierung auch für das Halbding Dämmerung unzureichend ist, weil dadurch noch nicht der Raumcharakter, das Wolkige, Massige der Dämmerung erfasst ist und auch noch nicht der mediale Charakter, d.h. die Art und Weise, wie die Dämmerung alles andere tingiert. Aber es ist jedenfalls berechtigt, die Dämmerung als atmosphärisches Phänomen zunächst einmal durch objektive oder quasi objektive Kategorien zu beschreiben. Sie haben aber genau genommen nicht den Charakter von Eigenschaften der Dämmerung, sondern den von Erzeugenden. Sie sind es auch oder zumindest ein Teil von ihnen, die man setzen muss, wenn man die Atmosphäre der Dämmerung, etwa auf der Bühne, künstlich erzeugen will. Wenn nun Schmitz sagt, dass kühl, fahl, still und ruhig nicht als sinnliche Qualitäten, sondern als synästhetische Charaktere verstanden werden sollen, so vollzieht er damit den Übergang zur Atmosphäre der Dämmerung. Denn was Schmitz Investieren leiblicher Kategorien nennt, ist der Übergang von dem bloßen Konstatieren, dass jetzt die Stunde der Dämmerung ist, zu einem Sicheinlassen auf sie. Die Dämmerung wird dann nicht sinnlich wahrgenommen, sondern in affektiver Betroffenheit gespürt. In diesem Spüren sind die einzelnen sinnlichen Dimensionen nicht ausdifferenziert, so dass die Charaktere, die man so der Dämmerung zuweisen kann, intermodale Qualitäten sind. Ferner ist, als was die Dämmerung so erfahren wird, durch die Teilnahme des Subjektes mitbestimmt. Ich möchte beides kurz an zwei Zeilen eines Dämmerungsgedichtes von Goethe zeigen. Dort heißt es:

*Und durchs Auge schleicht die Kühle  
Sänftigend ins Herz hinein.*

Kühle, die bei Schmitz zunächst als Qualität in Bezug auf den thermischen Sinn eingeführt wurde, wird hier also durch das Auge aufgenommen. Genauer genommen: sie dringt ein. Charakteristisch, dass Goethe hier den Ausdruck „schleichen“ verwendet, der für das leise, unmerkliche und auch bedrohliche Vordringen der Dämmerung immer wieder vorkommt. Also verwendet Goethe „Kühle“ als synästhetischen Charakter. Ferner wird die Kühle in gewisser Weise, und zwar leiblich, nämlich durch das Herz, gespürt: sie ist besänftigend. Gerade dieses Moment, d.h. das Spüren der Kühle in affektiver Betroffenheit könnte auch durchaus anders ausfallen. Kühle kann einen schauern machen, frösteln und das Ich auf sich zurückwerfen. Dämmerung als Atmosphäre ist keineswegs eindeutig bestimmt. Sie kann die beruhigende und einhüllende Feierabendatmosphäre sein, wie sie durch die eingangs zitierte Strophe von Claudius evoziert wird, oder sie kann in Richtung der panischen Stimmung gehen, die wir aus dem Erlenkönig-Gedicht Goethes kennen.

Es empfiehlt sich nun, in der Analyse allerdings den umgekehrten Weg zu gehen, also einen anderen als den von Schmitz vorgeführten. Denn einerseits wird man von den Charakteren der Dämmerung als Atmosphäre her durchaus ihre physischen Erzeugenden auffinden, nicht aber umgekehrt aus diesen die Atmosphäre der Dämmerung zusammensetzen können. Andererseits gilt es jedoch, den Eindruck zu vermeiden, der auch durch Schmitz' Rede vom Investieren der Kategorien der Leiblichkeit nahe gelegt wird, nämlich als handle es sich bei den Stimmungsqualitäten der Dämmerung um Projektionen eines empfindenden Ich. Denn selbst, wenn zwei Subjekte die Dämmerung verschieden erfahren, so ist doch für jedes die Erfahrung derart, dass, wie es gerade so schön in Goethes Zeile formuliert war, sie mit einer bestimmten Stimmungsqualität auf ihn oder sie eindringt. Man wird schließlich durch dieses Vorgehen den Vorteil haben, dass man, selbst noch bei einem distanzierten Konstatieren des Einbruchs der Dämmerung, von den Resten synästhetischer Charaktere Rechenschaft geben kann, die jeweils in den sinnlichen Qualitäten, durch die man die Dämmerung beschreibt, enthalten sind.

Gehen wir also noch einmal die Charaktere der Dämmerung durch, indem wir die von Schmitz angebotene Vierheit durch quasi dingliche und mediale Charakterisierungen erweitern. Schmitz findet drei seiner Charaktere in Heinrich Heines berühmtem Loreley-Gedicht:

*Die Luft ist kühl, und es dunkelt, und ruhig fließt der Rhein.*

Der Dichter lässt durch diesen Vers gewissermaßen die Szene entstehen. Schmitz gelingt es, aus den drei genannten Bestimmungen, als synästhetische Charaktere gelesen, bereits eine charakteristische Weise der affektiven Betroffenheit durch Dämmerung abzuleiten, nämlich die Dämmerungsangst. Sie wird bestimmt als ein Auseinanderfallen der leiblichen Ökonomie, von Engung und Weitung, indem nämlich das Subjekt sich einerseits in der unbestimmten Weite der Dämmerung verliert und auf der anderen Seite auf sich selbst in die Enge zurückgetrieben wird. Schmitz sieht diesen Dissoziationsprozess vor allem in der synästhetischen Erfahrung der Kühle angelegt, die wir fröstelnd erfahren: „Frösteln ist Zurückschauern in die Enge des Leibes angesichts einer als fremd umgebenden Weite“.<sup>4</sup>

Schmitz erklärt also die Situation der Schiffer auf dem Rhein durch die Dämmerungsangst. Man kann aber auch sagen, dass, was ihnen geschieht, primär eine Folge der einbrechenden Dunkelheit ist: Sie verlieren die Orientierung in der Unbestimmtheit der Dämmerung, und ihr Blick wird, Halt suchend, durch den im Abendlicht aufleuchtenden Loreleyfelsen gebannt. Teils ist es auch umgekehrt: Weil sie zum Loreleyfelsen aufblicken, verlieren sie die Orientierung in der dämmrigen Nähe.

4 Ebda., S. 157.

Durch diese Feststellung stoßen wir auf einen wichtigen Umstand: Wenn die Beleuchtungsqualität von Dämmerung treffend mit fahl angegeben wird, so enthält dieser Ausdruck in der Schwäche und Blässe der Beleuchtung auch die Kontrastarmut des Anblicks, insbesondere den Mangel an Farbkontrasten. Aber Schwäche der Beleuchtung oder Mangel an Farbkontrasten macht noch keine Dämmerung aus. Vielmehr bedarf sie, um überhaupt selbst als Dämmerung zu imponieren, selbst des Kontrastes, die ihr gerade in ihrer Unbestimmtheit Prägnanz verleiht. Dieser Kontrast ist in der Regel für die Dämmerung durch den noch hellen Himmel gegeben, oder vielleicht durch den ersten Abendstern oder durch eine erste markierende Straßenlaterne. Das ist auch für andere Charaktere der Dämmerung so. Beispielsweise wird die Stille der Dämmerung spürbar durch einen fern bellenden Hund oder durch ein Glockenläuten, die Ruhe des Abends durch einen letzten, abstreichenden Vogel und die Kühle – die Kühle spürt man wohl an sich selbst als Kontrast. Der genannte Umstand macht noch einmal deutlich, dass die Dämmerung als Atmosphärisches zunächst noch nicht die Totale ist, sondern dass sie vordringt, sich ausbreitet, um schließlich in die Nacht überzugehen.

Nun zu dem quasi dinglichen und dem medialen Charakter der Dämmerung. Ich zitiere den Anfang des schon erwähnten Gedichtes von Goethe:

*Dämmerung senkte sich von oben,  
Schon ist alle Nähe fern.*

Es ist merkwürdig, dass immer wieder der Eindruck mitgeteilt wird, dass sich die Dämmerung von oben herniedersenkt. Merkwürdig, weil sie, wie schon erwähnt, ihren dinglichen und zunächst regionalen Charakter gerade durch den Kontrast zum noch hellen Abendhimmel erhält. Die Bewegung, mit der sich die Dämmerung auf alles legt, steht auch im Gegensatz zu den aufsteigenden Nebeln. Dieses von oben meint auch nicht so sehr ein Herabschweben als eben die atmosphärische Bildung. Sie bildet sich im Raum und liegt dann in allen Mulden und auf den Dingen. Dieses zunächst regionale Eingetauchtsein in die Dämmerung gibt den Dingen und uns in ihnen einen Zusammenhang, eine wechselseitige Zugehörigkeit. Dies ist es, was auch zu der Erfahrung des Eingehülltwerdens von der Dämmerung und ihrem bergenden und heimlichen Charakter Anlass gibt. Dass aber Heimlichkeit und Vertrautheit auch jederzeit in ihr Gegenteil umschlagen können, hängt mit dem veränderten Anblick zusammen, den die Welt in der Dämmerung bietet.

Die Dämmerung tingiert alle Dinge, sie färbt sie eigentümlich ein, macht sie fremd. Goethe bringt diese Entfremdung auf den Punkt, indem er sagt:

*Schon ist alle Nähe fern.*

Die Formel vom Nahen, so fern es auch sein mag, ist mit Walter Benjamin zur Formel von Aura geworden. Tatsächlich kann man durch den Einfall der Dämmerung von einer Auratisierung der Dinge reden, besser von einer Auflösung der Dinge in eine Aura. Dass die Dämmerung die Dinge einhüllt, heißt, dass sie sie gewissermaßen auflöst und die Welt entgegenständlicht. Was einen in der Dämmerung umgibt, ist eher schemenhaft, andeutend, die Fantasie einladend und Quelle vielfältiger schwebender Gestalten. Goethe drückt sich in unserem Vers relativ nüchtern aus: Indem alle Nähe fern wird, wird sie unvertraut und befremdlich. Es ist auch hier die von Schmitz festgestellte Dissoziation von Enge und Weite zu spüren. Die Unbestimmtheit der Dämmerung lässt das Gefühl in die Weite zerfließen, aber gleichzeitig rückt die Welt damit vom Subjekt ab und wirft es ängstigend auf sich selbst zurück.

Die Atmosphäre der Dämmerung ist ein Medium der Unbestimmtheit. Indem sie die Gegenstände verschwimmen lässt, geht man der Anhaltspunkte verlustig, Sicherheiten der Unterscheidung gehen verloren, Identität und Differenz sind nicht mehr geschieden. Goethe formuliert wenige Zeilen später diesen Unterschied wie folgt:

*Alles schwankt ins Ungewisse.*

Diese Unbestimmtheit in Gegenständlichem formuliert Stefan George auch für die Geräusche:<sup>5</sup>

*Ist es vom berg ein unsichtbares wasser  
Ist es ein vogel, der sein schlaflied lallt?*

Die Dämmerung ist eine Atmosphäre par excellence. Was auch sonst für Atmosphären gilt, dass sie einen ergreifen, in ihren Bann ziehen können und durch ihre Stimmung unser Verhältnis zur Welt bestimmen, gilt bei ihr ganz konkret. Die Dämmerung kann sich heranwölben, man kann in sie hineingeraten, sie kann einen verschlingen, und schließlich ist man ganz von Dämmerung umgeben, man ist selbst in der Dämmerung. Dann gewinnt die Dämmerung den Charakter eines Mediums. Sie vermittelt unsere Beziehung zur Welt und lässt sie uns in besonderer Weise erscheinen. Es ist die Unbestimmtheit, Ungegenständlichkeit, das Verschwinden von Differenzierungen, die dieses Weltverhältnis bestimmen, und es ist die wachsende Undurchdringlichkeit und die zugleich verlockende, wie gefährdende Tiefe, die die Welt durch sie gewinnt. Die synästhetischen Charaktere, die wir zunächst als Beschreibungsmittel der Dämmerung als eines Quasi-Gegenstandes, eines Halbdinges, verwendeten, werden schließlich zu Charakterisierungen dessen, was uns in der dämmrigen Welt begeg-

5 Stefan George: Der hügel, wo wir wandern, liegt im schatten; Aus: *Stefan George*, Ausgewählte Gedichte. Zusammengestellt und eingeleitet von Heinz-Werner Kubitz, Marburg 2004, S. 46.

net. Mit dem Verschwinden von Differenzierungen und der Entgegenständlichung der Umgebung werden auch die Grenzen der Sinne diffus, und Wahrnehmung wird reduziert auf ihr erstes und letztes: ein ahnungsvolles Spüren.

#### 4. Schluss

Damit kommen wir zum Schluss noch einmal auf die Frage der Wahrnehmung der Dämmerung selbst. Dämmerung ist ein natürliches und ein alltägliches Phänomen. Jedermann kennt sie, jedermann hat Erfahrungen von Dämmerung. An diese muss ein Beitrag über die Dämmerung anknüpfen, kann er diese Erfahrung doch nicht selbst vermitteln. Von daher lässt sich rückblickend der extensive Gebrauch rechtfertigen, den ich von dichterischen Formulierungen der Dämmerung gemacht habe.

Alexander Gottlieb Baumgartens Programm einer Ästhetik zielte auf die Ausbildung sinnlicher Erkenntnis. Dass die Ästhetik in der Folge zu einer Theorie der schönen Künste geworden ist, muss nicht notwendig als ein Verrat an diesem Projekt gesehen werden. Denn Baumgarten sah, wie expliziter noch sein Schüler Georg Friedrich Meier, die Vollkommenheit sinnlicher Erkenntnis in der Kunst. Man könnte die künstlerische Darstellung der Dämmerung als ihre vollendete Erfahrung ansehen. Unsere Rechtfertigung der Verwendung künstlerischer Zeugnisse sinnlicher Erfahrung liegt dagegen in etwas anderem. Die künstlerische Sprachverwendung ist gegenüber der wissenschaftlichen nicht an analytische Differenzierungen gebunden. Sie ist deshalb geeignet, gerade das zu leisten, was im Fall des Themas Dämmerung entscheidend ist, nämlich die Formulierung von synästhetischen Charakteren und die Nachzeichnung von Unbestimmtheiten. Sie kann über Metonymie und Metapher auch die Auflösung von Gegenständlichkeit, das Changieren von Bedeutungen und das Verschieben von Grenzen nachmachen. Insofern ist sie in der Lage, mit und in der Sprache selbst das zu erzeugen, wovon sie redet, nämlich die Atmosphäre der Dämmerung. Zum Schluss sei deshalb noch einmal jenes Gedicht von Goethe im Ganzen wiedergegeben, auf das wir auf dem Wege immer wieder für Einzelheiten zurückkamen.

#### *Dämmerung*

*Dämmerung senkte sich von oben,  
Schon ist alle Nähe fern;  
Doch zuerst emporgehoben  
Holden Lichts der Abendstern!  
Alles schwankt ins Ungewisse,  
Nebel schleichen in die Höh';  
Schwarzvertiefte Finsternisse  
Widerspiegelnd ruht der See.*

*Nun am östlichen Bereiche  
Ahn' ich Mondenglanz und -glut,  
Schlanker Weiden Haargezweige  
Scherzen auf der nächsten Flut.  
Durch bewegter Schatten Spiele  
Zittert Lunas Zauberschein.  
Und durchs Auge schleicht die Kühle  
Sänftigend ins Herz hinein.*



## Meta Dekor

### 1. Zur sogenannten Lichtkunst im sogenannten öffentlichen Raum

Ein öffentlicher Raum als Ort der Kunst ist territorial schwerlich zu definieren: Wenn vornehmlich urbane Straßen und Plätze darunter verstanden werden, sind bewachte Bankhallen, Sportarenen oder Museen dann noch öffentliche Räume? Gehören Meer und Himmel zu ihnen? Im Folgenden soll nur von jenem Raum die Rede sein, wo unter freiem Himmel, ungeschützt und kostenlos sich jedwedem Publikum allnächtlich Lichtbilder anbieten oder aufdrängen, vergleichbar der Architektur, die nach Walter Benjamins Beobachtung „in der Zerstreuung und durch das Kollektivum“<sup>1</sup> rezipiert wird.

Zum Zweiten muss der Neologismus „Lichtkunst“ seiner allumfassenden Undeutlichkeit wegen mit Skepsis benutzt werden: Von den damit etikettierten Künstlern eher verabscheut (wer möchte schon als Ölkünstler oder Holzkünstler bezeichnet werden) bezieht sich dieser jüngste Sammelbegriff einerseits nur auf Kunstlicht-Objekte oder Installationen, klammert also die Lichtkünste der Fotografie, Kinematografie, traditioneller Lichtmalerei und aller schattenwerfenden Sonnenskulpturen aus. Überdies hat er sich schleichend eingebürgert unter dem Eindruck boomender Stadt-Illuminationen aus der Hand von Designern und Architekten, von Werbegrafikern und Bühnenbeleuchtern, denen sich zunächst nur wenige Künstler zugesellten, die schon als Kunstlichtspieler namhaft waren, aber bisher unter Fluxus oder *arte povera*, unter kinetischer Plastik, unter Op- oder Pop-, Concept- oder Installation-, Minimal- oder Land Art firmiert hatten. Die Popularität der Lichtgenres hat Museumsretrospektiven und Sammelbände zum neuen Gattungsbegriff hervorgebracht, die aber eher den Nachweis lieferten, dass elektrifizierte Lichtbilder und Lichtskulpturen aus weit verzweigten Wurzeln stammen und sich heute in schwer vereinbaren Intentionen gegenüberstehen. Hinter dem Markennamen „Lichtkunst“ finden wir weder einen Stil noch eine Familie, weder ein Zertifikat noch eine Definition, sondern hybride Erscheinungen, die nur eines vereint: der Gebrauch von Kunstlicht. Im Folgenden soll also exklusiv von jenen Kunstlichtspielen die Rede sein, die sich in den eingangs beschriebenen publikumsoffenen Freiraum wagen, in jenes Allerwelts- und Jedermannsgelände, wo andere Nachtherrscher längst ihre Territorien abgesteckt haben.

1 W. Benjamin, *Das Kunstwerk im Zeitalter der technischen Reproduzierbarkeit*, Frankfurt a.M. 1955.



Abb. 1: Dani Karavan, „Hommage to Galileo Galilei“, Florenz 1978.

## 2. Tagstadt und Sonnenkunst

Nachtstadt und Kunstlicht werden meine Themen sein; doch jede Reflexion über die Lichter der Stadt verpflichtet zu einer ersten Referenz an die Sonne: lebt der Stadtmensch doch seit 5.000 Jahren in sonnengerichteten Bauwerken und zwischen schattenwerfenden Monumenten, deren Architekten und Bildhauer demütige Empfänger von Himmelslichtern waren. Sind die prometheischen Techniken der Feuerbeherrschung auch um Jahrtausende älter als alle urbane Kultur, blieb die Leuchtflamme erstaunlicherweise bis in die jüngste Vergangenheit nahezu unverändert: in Herden und Lampen domestiziert, aber bis ins 18. Jahrhundert weder verstärkt noch transformiert – als hätte der sonst so erfinderische homo faber die naturgegebene Tag- und Nachtabhängigkeit unseres Körpers ohne Widerrede hinnehmen wollen.

Im Rückblick auf die Arbeit bildender Künstler in den Freiräumen der alten Stadt finden wir Brunnen und Standbilder, Wandmalereien und ornamentierte Fassaden, eine Monumentalkunst und Architekturen, die vornehmlich zur Tagesansicht geschaffen und nur ausnahmsweise beleuchtet waren von Straßenfackeln, Lichtprozessionen, Scheiterhaufen oder Stadtbränden.

Le Corbusiers bis heute meistzitierte Definition der Architektur als ein „*jeu correct, savant et magnifique des volumes sous la lumière*“<sup>2</sup> gilt nur für das Sonnenlicht (an an-

2 *Le Corbusier, Vers une architecture*, Paris 1923.



Abb. 2: Le Corbusier, Kapelle Ronchamps, 1955.

derer Stelle spricht er der Glühbirne jede gestaltende Rolle ab). Der heliophile Architekt reduzierte damit nicht nur die Architektur auf eine Schattenkunst, die seit den ersten Obelisken und Pyramiden auch für jede Monumentalkunst des Außenraums gültig gewesen war; er ignorierte auch Paxtons „Kristallpalast“ von 1851, jenes Erstlingswerk der architektonischen Entmaterialisierung. Seit jener Frühgeburt existiert eine zweite Licht-Baukunst der leeren Gerippe, die den letzten epochalen Tageslichtmythos inthronisierte: die Transparenz. Wäre das kristalline Wunder schon beleuchtbar gewesen (die frühen Gasleuchter reichten dazu noch nicht aus) wäre es auch als erste Megalaterne in die Lichtbaugeschichte eingegangen.

Der sonnengerichtete Konservatismus der Stadt wird uns immer erhalten bleiben: Aber ihre Volumen sind im Begriff, von Tageslichtempfängern zu Nachlichtsendern zu werden.

### 3. Turbo-Evolution eines Mediums

5.000 Jahre lang war die Stadtbaukunst ausschließlich heliotrop. Der Aufstand gegen das Diktat der Sonne begann erst mit den elektrifizierten und industrialisierten Beleuchtungstechniken des 19. Jahrhunderts: Bis zur heutigen Omnipotenz artifizierlicher Lichter hatten wir also nur vier Generationen Einübungszeit – sehr wenig angesichts der fundamentalen Wirkungen auf unsere Lebensgewohnheiten. Wir beleuchten heute einen 24-Stunden-Arbeitstag und illuminieren ein vorher unbekanntes Nachtleben; wir können den Himmelslichtbedarf unserer Bauwerke ignorieren und Sonnenauf-

oder Sonnenuntergänge simulieren; wir schalten morgens mehr Lichtquellen ein als abends und blicken tagsüber weniger auf belichtete Realitäten als auf selbstleuchtende Bilder, deren Vergrößerungen uns noch einmal in allnächtlichen Stadtansichten, illuminierten Fassaden und farbaktiven Werbebotschaften begegnen. Buchstäblich von ihnen überflutet, fällt es uns nicht leicht, unentbehrliche von nebensächlichen, belangvolle von banalen Emissionen zu unterscheiden. Erst nach einer Vorgeschichte ungeplanten Wildwuchses fragt heute nicht nur die neu geschaffene Profession der Lichtplaner nach einer Geschichte, nach Typologien und Qualitätskriterien ihres Mediums.

Wenn in unserem Exkurs auch genealogische Grundlagen zum Stadtplan der Kunstlichter nicht vertieft werden können, soll wenigstens eine Skizze das Territorium der Licht-Künste verdeutlichen: es liegt zwischen Werbelicht und Festlicht (vgl. Abb. 3).

Alle Stadtbeleuchtung basiert auf zwei Absichten: der Verkehrssicherung und der Werbung um Aufmerksamkeit. In frühesten Erwähnungen (z.B. zu Antiochia 400 v. Chr.) werden Straßenfackeln als Sicherheitsversprechen angeboten, sogleich aber auch mit der Sonne gleichgesetzt zum Ruhm ihres herrschaftlichen Stiftern. Die Historiker der Stadtbeleuchtung widmen sich zumeist nur den Ölbrennern oder Teertöpfen, die in frühesten Stadtkulturen tatsächlich recht zahlreich nachweisbar sind: an Stadttoren, auf Festungsmauern, entlang der Hauptstraßen und als Laternen der Nachtwächter. Kontrollierte Flammen waren also die erste Kunstlichttechnik eines öffentlichen Sicherheits- und Ordnungslichts. Zugleich bildeten aber auch die Opferfeuer der Altäre, die Prozessionsfackeln, die Sonnwendfeuer, die Hinrichtungsscheiterhaufen oder erste Feuerwerke ein rituelles Pendant zum Nutzlicht der ersten Art – möglicherweise sogar ein älteres, lässt man die zoroastrischen Feuerkulte des Iran (um 1.000 v. Chr.) als Zeugen gelten. Am wenigsten wissen wir von Einzelheiten eines dritten Nachtlights, das jedoch nicht wegzudenken ist aus den hedonistischen Kulturen der Wirtshäuser und Vergnügungsgewerbe (mit ihrer roten Laterne, dem ersten Stimmungslicht für nocturne Spielräume).

Die Stadtnacht kennt von Anfang an neben dem Schutzlicht weitere unterscheidbare Lichtsprachen, zuerst in den rituellen Symbolen und den Signalen des Entertainment, später in der repräsentatorischen, merkantilen und politischen Lichtpropaganda. Als Kakophonie der Zeichen erscheinen sie gelegentlich schon zusammengeschmolzen zu hypertrophen Leuchtkörpern (Times Square, Kabuki Cho, Las Vegas), im Normalfall aber noch entzifferbar als Lichttexte, die wir beim Durchqueren oder Überfliegen von Städten zu lesen erlernt haben. Erstaunlicherweise gab es noch bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, als die Lichtermeere der Werbung und des Nachtlebens längst Gewohnheit waren, keine luminare Gestaltung, keine ästhetischen noch quantifizierenden Regeln, weder für die eiteln Zentren noch für die absichtslosen Wohn-, Werkstatt- oder Bürofassaden jene überwältigende Menge an Lichtemissionen, die allnächtlich den Großteil der Stadt punktieren. Planungswürdig war lange Zeit nur das Sicherheitslicht des Fahrzeugverkehrs. Das Bedürfnis nach gestaltender Kontrolle setzte bezeichnen-

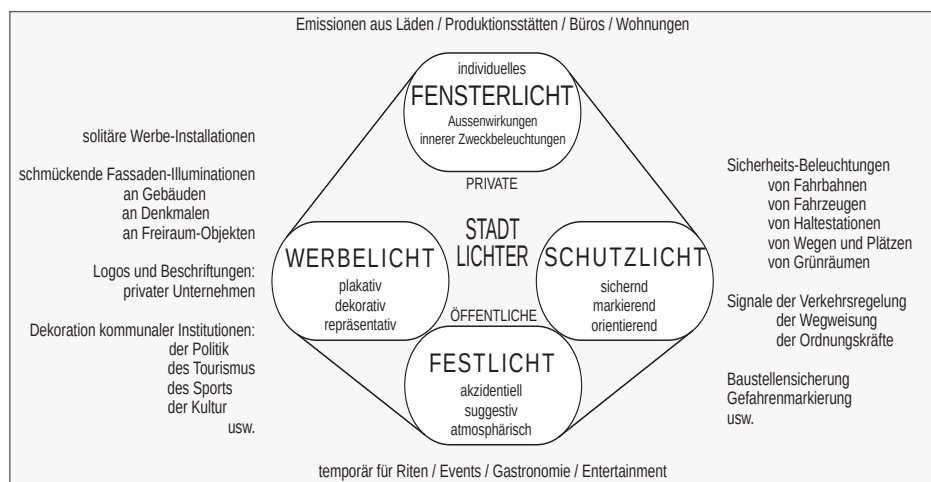


**Abb. 3: Städtische Lichtemissionen.**

derweise erst im Moment des Überdresses ein - und fortschrittliche Lichtplaner propagieren heute die Reduktion auf ein neues Halbdunkel der Stadt. Indessen wird paradoxerweise dem aktuellen Rückgang des outdoor-Nachtlebens (durch Attraktivierung von indoor-Freizeitangeboten) immer noch begegnet mit Werbelicht-Aufrüstungen, und eine abnehmende Zahl von Nachtschwärmern bewegt sich in zunehmend glänzender und bunter ausgeleuchteten öffentlichen Leerräumen.

#### 4. Die Kunst dem Volke

Waffenschmiede und Bronzegießer galten vor Zeiten als Künstler ihres Handwerks: Freskenmaler und Musiker, Töpfer und Gärtner waren gleichrangige Meister ihrer Kunstfertigkeit; Baumeister und Bildhauer gehörten zur selben Zunft. Alle verfertigten „Auftragswerke angewandter Kunst“ – zwei Prädikate, die heute als diffamierende gebräuchlich sind. Bei genauerem Hinsehen ist aber zumindest der öffentliche Raum – weil außerhalb der Spielregeln von Kunsthandel und Museum – der genuine Ort der Anwendungen und Aufträge geblieben, und damit ein Raum für Monumente, Ornamente und Dekorationen. Kants „interesseloses Wohlgefallen“ gibt es nicht bei Verschönerungsarbeiten im Stadtbild. Jeder Ästhetisierung liegt dort ein Hintergedanke, eine Absicht, ein Werben um Beachtung oder Bewunderung zugrunde. Unseren Schatz an Denkmälern haben wir religiösen, imperialen, politischen oder merkantilen Interessen und deren Demonstration zu verdanken.

Der Koloss von Rhodos war nicht bloß Leuchtturm für die Schifffahrt, vielmehr das beeindruckendste antike Lichtkunstwerk zur Stadtwerbung. Wie schon die ersten

Straßenbeleuchtungen als Schenkungen ihrem Investor zur Ehre reichen sollten, so entstammen heute nahezu alle Licht-Installationen (inclusive ehrgeiziger Verkehrsbeleuchtungen) denselben Motivationen und Investitionen. Und wenn sie ehemals auch nur den Eitelkeiten oder Ängsten der Reichen zu verdanken war, wie bei den Sponsoren der Dome, kam deren Schönheit erst durch die öffentliche Zurschaustellung zu Jedermann, der sich kein privates Kunstwerk leisten konnte. Bewusst oder ahnungslos, ob er es will oder nicht, war und bleibt der „bildende“ Künstler Agent solcher Werbe- und Demonstrations-Anliegen: noch unmittelbarer, wenn er in situ publico arbeitet, also einem interessellosen Publikum unvermittelt gegenübertritt. Dies bringt ihn unausweichlich in Gewissens- und Bekenntnis-Konflikte, insbesondere seit sich eine „freie“ Künstlerschaft durch kritische und solipsistische Unabhängigkeit distanzieren und qualifizieren will: gegen alle beauftragten, dienenden, unterhaltenden, ästhetisierenden, kurz publikumsfreundlichen Gestaltungsabsichten. Die letzteren werden – als schwerste aller Anschuldigungen – als „dekorativ“ bezeichnet, das heißt heute zur Unkunst erklärt. Missbrauchte Begriffe können verheerende Folgen haben. Erinnern wir uns also daran, dass Claude Monet apellierte: „Fesons de la décoration“ (das hieß: „lasst uns öffentliche Wände bemalen“ und war an seine Kollegen gerichtet, die nur mit Tafelbildern für den Kunstmarkt beschäftigt waren). Von Diego Rivera bis Christo und Jeanne Claude folgten dem Appell mehr und mehr Zeitgenossen, die in Dekorationen auch einen Popularisierungsauftrag an die Künste verstehen, denselben woraus früher Kirchenfresken oder Revolutionsdenkmäler entstanden.

### 5. KunstLichtkünste: vom LeuchtObjekt zur Inszenierung

Ein vergleichender Blick auf Industrie-, Stadt- und Kunstgeschichte zeigt (bis heute unverändert), dass die Laboratorien der Kunstlicht-Erfinder zwar beim Militär, der Arbeitsplatz-Optimierung und im Showgeschäft zu suchen sind, dass aber Architekten, Designer und die Stadtgestalter seit je ohne Zögern sich deren Neuigkeiten aneigneten. Insbesondere die Weltausstellungen des Industriezeitalters erwiesen sich als wahre Mustermessen der Illuminationstechnik. Nicht bloß die Straßenbeleuchtung holte sich von dort ihre Fortschritte, alle Werbe- und Unterhaltungsszenarien wurden rasch importiert in die Kaufhäuser und Vergnügungsviertel der Zentren oder die Lunaparks der Peripherie. Erst solche Festlichter brachten jenes fulminante Nachtleben zustande, das zur urbanen Legende der Jahrhundertwende wurde. Auch die Künste ließen sich von der neuen Nachtnervosität inspirieren und auf Ölgemälden erschienen nassglänzende Pflasterflächen unterm Bogenlicht der Reverberen oder den Leuchtplakaten der Rue du Temple. Doch kein akademischer Künstler der Jahrhundertwende hätte sich vorstellen können, Diapositive für die laterna magica zu malen oder seiner Bronzefigur eine elektrische Lampe in die Hand zu geben. Ein halbes Jahrhundert lang blieben die Scheineffekte der Projektion, der Kinematografie und jeglicher elektrotechnischen Illumina-



**Abb. 4:**  
Jonathan Park,  
„Illumination Hüttenwerk“,  
Duisburg Nord 1996.

tion – als ordinäre und frivole Mittel des Unterhaltungsgewerbes – von den Künsten missachtet. Vielleicht erscheint deshalb das Kunstlicht erst mit so auffällender Verspätung auf den Experimentierbühnen der Akademien: Kurzzeitig und von wenigen Autoren wird es während der 1930er Jahre im Bauhaus und verwandten Avantgarde-Schulen entdeckt – und wieder liegengelassen. Aufgegriffen in den 1960ern von ZERO und GRAV, blieb es bis in die 1980er immer noch ein Außenseiter-Medium im Schutzraum von Galerien und Museen. Erst nachdem die Kinetische Plastik das lamentable Stromkabel salonfähig gemacht hatte, erschienen dort auch mehr und mehr Glühlampen, Neonröhren und Projektoren und verlangten nach ersten dunklen Ausstellungsräumen (wo man sich mit der Installation und Pflege der elektrifizierten Kunst noch lange schwer tat). Nicht zuletzt machte die postmoderne Inszenierungsarbeit am Stadtbild – enthemmt durch Learning from Las Vegas – die 1990er zur Aufbruchs-Epoche einer open-air-Lichteuphorie. Erneut nach dem Vorbild der französischen villes lumieres (jetzt konkurrierte Lyon mit Paris) wurde die Stadtbeleuchtung als Gestaltungsaufgabe entdeckt, also von der Verkehrsplanung zum Stadtmarketing aufgewertet.

Zuerst hatten sich nur jene Licht-Pioniere ins Freie gewagt, die schon im Trockenraum der Interieurs geübt hatten; bis 1980 konnte man sie noch an zehn Fingern abzählen: György Kepes, Nikolaus Schöffner, Ives Klein, Stephen Antonakos, Fabrizio Plessi, Maurizio Nannucci, Jean Tinguely, Otto Piene, Francois Morellet, Dani Karavan. Der Bedarf an Leuchtskulpturen war zunächst geringer als die Nachfrage nach Denkmals-, Kirchturms- und Brückenilluminationen, nach Inszenierung schutzwürdiger Industriearbeiten oder vergessener Hafenanlagen, die natürlich professioneller von den Lichtmeistern der Theater- und Rockbühnen zu befriedigen war.



Zwischen den beweglichen Leuchtobjekten der Museums-Kunst und der dekorierenden Lichtkunst am Bau ist eine dritte Kategorie groß geworden – als Intervention oder Inszenierung „in situ“ bezeichnet – die sich nur auf einen Ort bezieht und von ihm aus zu rezipieren ist. Interventionen (in Landschaften, Stadträumen oder Bauwerken) bedienen sich aller technischen Leuchtmittel und Bühneneffekte und behaupten sich – jenseits dienstbeflissener Illumination – als souveräne und originelle Interpretation ihres Standorts oder Trägers. Eigentlich für den promenierenden Nachttouristen, nicht für Galerien, Sammler oder Museen sind diese jüngsten Leuchtwerke installiert, und von Anfang an haben sich Architekten und Designer, Werbegrafiker und Elektroingenieure zu den Bühnenbildnern und wenigen tatsächlichen Künstlern gesellt und ihre Beiträge unter demselben Kennwort „Lichtkunst“ eingereiht.

Als Dani Karavan seine erste Laserhorizontale zwischen Belvedere und Domkuppel über Florenz spannte, als James Turrell uns in seine ersten Farbhöhlen lockte, als Yann Kersalé sein erstes Strahlenballett von Sturm und Meereswellen choreographieren ließ, waren dies unzweifelhaft Kunstwerke von Originalität und sogar technischer Ingeniosität. Seit aber die Lichtindustrie für jeden Effekt ein Leuchtmittel anbietet, ist für Epigonen nichts einfacher geworden, als solche authentischen Erstgeburten (und die immer noch hinzukommenden originellen Raritäten) zu kopieren und zu variieren. Und auch für manch namhaften Künstler ist die kundenfreundliche Selbstrepetition verführerisch seit jeder Messepavillon und jede Baufassade ihr Lichtgewand wünscht und seit der Lichtkünstler auf dem Bauschild der Stararchitekten als bestbezahlter Sonderfachmann rangiert. Angefüllt von falsch etikettierten Kunstwerken und missdeuteten Dekorationen ist der öffentliche Raum kein Ort der Kennerschaft oder Geschmacksbildung – und er war es auch nie zuvor.

## 6. Nachtlebensqualität: Lichtheilungen am Stadtbild

Vor der Betrachtung und Bewertung gegenwärtiger Stadt-Lichtspektakel wäre an Tätigkeiten früherer Künstler zu erinnern, die auch in der Verzierung und Ornamentierung von Gebrauchsgegenständen bestanden, in der dekorativen Veredelung von Bauwerken durch Bemalung und Relieferung oder in der Verzauberung eines Theatropublikums durch optische Täuschungen. Dass die Produktion ästhetischer Effekte und schmückender Accessoires – lange Zeit als Kunsthandwerk diskreditiert – heute wieder des Künstlers würdig ist, darf man wohl den Entkrampfungen von Pop und Postmoderne zuschreiben, die auch eine Beschäftigung mit plakativen oder unterhaltenden Formen wieder kunstsalonfähig gemacht haben. So können Grenzüberschreitungen zu Design und Architektur einem künstlerischen Renommee nicht mehr schaden und eine Kunst der Dekoration wäre dringend zu renobilitieren. Die schon immer schwer nachvollziehbare kunstrichterliche Klassifikation des echten Kunstwerks, das heißt dessen Abgrenzung, Bewertung und Zuordnung, ist kein Anliegen dieses Auf-

satzes. Bemerkenswert ist indessen die Tatsache, dass ein und dasselbe Werk (beispielsweise ein Foto von Thomas Ruff) zugleich im Museum als Kunstwerk anerkannt, an einer Baufassade aber zum Ornament vervielfältigt werden kann: als wären nicht Inhalt und Form, sondern der Ort seines Auftritts maßgebend für das Ranking der Kunstwertordnungen. Erfolgreiche Großmeister, einmal von Kunstkritik zertifiziert, bekennen sich (freimütiger als Novizen) zu Dekorations-, Werbungs- oder Illustrations-Aufträgen, und wir verdanken ihnen originell inszenierte Denkmäler, Schaufenster und Gebäudefassaden.

Lässt man einen Künstler den Standort seines Lichtwerks wählen, wird er vorrangig den dunkelsten Raum suchen und die größtmögliche Entfernung zur nächsten Lichtquelle. Das Trennungs- und Unterscheidungsvermögen, wie es unser Auge unter Tagesbedingungen erlernt hat, verlässt uns in einer Finsternis, wo Figur und Grund, Ferne und Nähe verschmelzen. Des Seefahrers Rettung – die Sichtbarkeit eines Kunstlichts auf immense Entfernungen – ist dem Lichtkünstler ein Ärgernis: Je näher er der City kommt, desto wehrloser sieht er sein Werk in der Flut von Lichtkonkurrenten versinken.

Der Lichtkünstler wird nie in die dunkle Stadt gerufen, sondern um einer Überfülle an Werbe- und Unterhaltungsbanalitäten die unabhängige ästhetische Intervention entgegenzusetzen, anders gesagt, um aufwertende Nachtbilder für ein kleineres aber anspruchsvolleres Publikum nachzuliefern. Dabei nötigt ihn sein Exklusivitäts- oder Kontrast-Auftrag bereits in die Defensive, das heißt zur Wahl zwischen zwei Optionen: sich entweder zu homöopathischen Dosierungen an dunkle Orte zurückzuziehen oder die Lichtorgie mit ihren eigenen Mitteln, das heißt in auffälliger Originalität zu überlisten.

Dass der zweite, spektakuläre Weg ein größeres Publikum erreicht (und daher eher Sponsoren findet) liegt auf der Hand. In dieser Flucht nach vorn – in eine Art von Metadekoration – finden wir große Namen wie Daniel Buren (der das Ornament mit dem Originalitätsanspruch versöhnt hat), Jenny Holzer (die ihre Epigramme über Billboards am Times Square sendet), Keith Sonnier, James Turrell oder Yann Kersalé (die Flughafenpassagen, Messehallen oder Bauwerksfassaden illustrieren) oder Olafur Eliasson (der eine Weihnachtsillumination für 350 Luis-Vuitton-Schaufenster einrichtet).

Unglücklicherweise hat die eingangs beschriebene Streuwirkung des Lichtkunstbegriffs einem grassierenden Etikettenschwindel Vorschub geleistet: Unzählige Imitatoren offerieren sich als (selbsternannte) Lichtkünstler, deren Erfolg nicht nur einem schlecht beratenen Stadtmarketing zuzuschreiben ist, sondern auch dessen Sponsoren, die ihren Ehrgeiz unbedingt von Kunstwerken gekrönt sehen wollen. Dabei bleibt der originalitätsbewusste Künstler ein schwieriger Partner der Stadtverschönerung: Zum einen, wenn sein abwegiges Werk nicht die erwarteten spektakulären Wirkungen aufweist. Zum anderen liegt es in der Natur ortsfester Installationen, dass sie als solide Baukonstruktionen anderen Herstellungsregeln unterliegen als Atelierprodukte. Das



Abb. 5: gesis IP+, „Castel Pergine“, Trient 2004.

heißt, als Zwischenhändler tun sich Galeristen mit solchen Immobilien ebenso schwer wie die Ausstellungs- und Museumskuratoren, die nur den Umgang mit austauschbaren Fertigobjekten gewohnt sind.

## 7. Das Schweigen der Lichtkritik

Warum gibt es angesichts der überwältigenden Gestaltungskraft dieses Mediums bis heute keine Licht-Kritik, während Theater-, Film-, Mode-, Architektur- oder Designkritiken unsere Feuilletons füllen? Es gibt sie tatsächlich, aber nicht auf Schauplätzen des ästhetischen Diskurses: als Kampf der Naturschützer gegen Lichttäuschung nachtaktiver Lebewesen; als Verschwendungsvorwurf der Energiesparer; als professionelle Klage der Lichtplaner über die Blendung aus zu starken oder die Farbfälschung aus zu gelben Lichtquellen; sogar die Leuchten-Industrie kritisiert ihre eigenen Abnehmer und wirbt pauschal für mehr „Qualität statt Quantität“ (womit sie zum Kauf neuer Installationen auffordern will).

Nie hört man jedoch eine Illuminationsbeschimpfung durch Stadtbummler, noch liest man eine fundierte Gestaltungskritik am Nachtstadtbild. Im Gegenteil wird jede Vielfarbigkeit, jedes Mehr an Helligkeit, jede festliche Dauerberieselung freudig willkommen geheißen. Selbst Fachzeitschriften (die großteils von der Lichtindustrie selbst ediert sind) überbieten sich nur in huldigenden, aber weitgehend theorielosen Beschreibungen. Hintergrund dieser allgemeinen Urteilsschwäche ist zweifellos unsere zu kurze Erfahrungs- und Einübungszeit in einer rasanten ästhetischen Praxis, deren Theorie nachhinkt.

Tiefere Gründe für unsere euphorische Zuneigung zum Licht müssen aber dem Medium selbst zuzuschreiben sein, das, wenn auch nur als Surrogat, immerhin die segens-

reiche Sonne nachspielt, dabei aber lenkbar und unendlich variierbar uns zu Diensten steht. Schmerzlos und wahlfrei zu konsumieren, bietet es seit seiner Frühgeschichte Sicherheiten und Genüsse an. Als magisch begabtes Faszinosum bleibt es geheimnisvoll souverän, findet sich aber zu zahllosen Symbolisierungen bereit. Erinnert nicht sogar die Feuerherkunft des Kunstlichts daran, dass wir es dem Verbrechen des Prometheus verdanken, der ein vormaliges Privileg der Götter an die Menschen ausgeliefert hat? Was Wunder, wenn Olafur Eliasson, ein erfolgreicher Lichtspieler mit Wahrnehmungsirritationen und Phäno-Effekten, sogar die messianische Rolle eines Glücksbringers für sich in Anspruch nimmt?

Nur wenige negative Konnotationen zum Kunstlicht (die Folter unterm Scheinwerfer, die Manipulationen in Gewächshäusern und Legebatterien, die Schädigungen der Nachtarbeit) stehen einer Überzahl positiver und lustvoller Assoziationen gegenüber. Ein solcher Bonus schützt die trivialsten Installationen selbst noch vor dem immer drohenden Kitsch-Verdikt: Denn schalten wir nicht alle beim Betreten von Rummelplätzen und Disney Parks auf niedrigere Stufen unseres Geschmacksurteils? Sind die Nachtzeiten möglicherweise prädestiniert für unsere Regression in kindliche Erinnerungen oder laue Entspannungsbäder? Warum dürfen sich seriöse Bürofassaden nach Dienstschluss unbekümmert Narrenkostüme aus bunten Mützen und Girlanden anlegen? Warum wird der Rost der Industrieruinen nach Einbruch der Dunkelheit mit bonbonfarbenen Lasuren überzuckert? Warum sehen wir die Tageswirklichkeiten des Nachts lieber als Spielzeuge? Womöglich ist es der Akt spielerischer Enthemmungen selbst, der uns mehr fasziniert als sein Ergebnis: Der in Verniedlichungen und Versüßungen genossene gefahrlose Lichtrausch setzt die Urteile nüchterner Betrachtung vorübergehend außer Kraft. Während der originellste Sprayer vom Tagespublikum kriminalisiert wird, darf jeder Neongrafiker das Nachtpublikum der Stadt mit schreienden Banalitäten ungestraft belästigen.

Die Stadt verkraftet, ja benötigt solche hedonistischen Verwandlungen freilich nur, solange sie sich je wilder desto erfolgreicher auf angemessene Zonen konzentrieren. Ästhetischer Verdruss setzt dort ein, wo das frivole Licht in jeden erhaltenswerten Dunkelraum vordringt oder Bauwerken zugemutet wird, denen ihr Nachtschlaf besser bekommen würde. Eine Lichtkritik, gäbe sie es denn, hätte also noch vor dem Diskurs über Kunst oder Dekoration mit einer Disziplinierung der Lichtsender zu beginnen und mit Argumenten zu Situationsgerechtigkeit und Erträglichkeit von Lichtmixturen; das sind Kriterien, die bisher in noch keinem plan lumière anzutreffen sind.

**Abb. 6:**  
Yann Kersalé,  
„Le songe est de Rigueur“,  
Bretagne 1986.



### 8. Monumentalismus light

Während die Abkömmlinge des Leuchters in farbtrunkenen Neon- oder Diodenreliefs an den Werbefassaden hochkletterten und bald als Tönung oder Krönung von Skyscrapern die beste Figur machten, begannen sich die Strahlwerfer von ihren Beleuchtungs- und Überwachungsdiensten zu emanzipieren und haben sich (schon lange vor Speers Pathosgesten) in Wolkenprojektionen und als immaterielle Megapylone bewährt, die höher zu erigieren waren als alle Totems und Obelisken zuvor. Dieser Fähigkeit zu einem materielosen Gigantismus ist der nachhaltige Erfolg des forcierten Lichtstrahls zuzuschreiben, der unsere Angstlust am Erhabenen befriedigt, dessen Übergröße aber unbedrohlich bleibt. Kein Monument war je zuvor durch einen Schalter zum Erscheinen oder Erlöschen zu bringen, keines war ebenso risikolos und wohlfeil zu errichten. Dem Ewigkeitsanspruch pyramidalen Art entgegengesetzt, entlasten auch seine Fragilität und Willfährigkeit den Strahler von schwerwiegenden Altlasten vormaliger Herrschaftssymbolik. Als militante Suchwaffe geboren, früh missbraucht für Himmelswerbungen, Expo- oder Politdemonstrationen (in Deutschland bis heute noch nicht ganz „entnazifiziert“) trägt der Scheinwerfer auch für Künstler seinen doppeldeutigen Namen zurecht: symbolistisch wandlungsfähig dient er der philosophierenden Konzeptkunst eines Michel Verjux, den Projektions-Poemen Jenny Holzers, Micha Kuballs oder Jakob Mattners, dem interaktiven Raffinement Yann Kersalés oder Raphael Lozano-Hemmers, und noch der Megalomanie des temporären Twin Tower Epigramms zum 11. September 2002 oder den Light Canon Banalitäten der vulgärsten Lightshow: Ein auf Lichteffekte reduzierter Monumentalismus wird zum Eventualismus. Nicht zuletzt verdanken wir der Flüchtigkeit des Lichts auch die Entsorgungsfreundlichkeit seiner Manifeste: Noch kein Denkmal des öffentlichen Raums war je so kurzlebig zu erschaffen und so widerstandslos zum Verschwinden zu bewegen.

## Das künstliche Licht in der Architektur – eine epistemische Brache?

### 1. Vorbemerkungen

Architektur erregt die Gemüter. Nicht, weil man über Geschmacksfragen streiten kann, sondern weil eine der ureigensten Aufgaben von Architektur darin besteht, ethisch-ästhetische Kontroversen im Mensch-Umwelt-Verhältnis zu evozieren und in Form gebauter Gestalten lebendig zu halten. Dass wir heute unter „Gemüt“ eine tendenziell privatistische Disposition reiner Affekte verstehen, ist Ausdruck eines modernen Entfremdungsverhältnisses zu allem, was mit Gefühlen zu tun hat. Dagegen macht die etymologische Bedeutung von „Gemüt“ darauf aufmerksam, dass der Begriff noch bei Kant und Schiller die Ideen und die Gefühle zu einer Einheit verband<sup>1</sup> und damit die Funktion hatte, die Scheingegensätze von Sinnlichkeit und Verstand wie Körper und Leib zu überbrücken. Stimmungen und Ideen standen so in einem wechselseitigen Bedingungsverhältnis. Gefühl und Verstand, die im Gemüt zusammen kommen, fügen sich ineinander wie Grund und Figur. Architektur, die die Gemüter erregt, vermittelt also mehr als nur gefühlsmäßige Aufwallungen, die zwischen Lust und Unlust nicht zur Ruhe kommen. Sie initiiert Konflikte zwischen Empfinden und Denken, die ein *Nach*-Denken individueller und gesellschaftlicher Umweltbeziehungen reklamieren. Ästhetische Gestaltungen der Architektur beanspruchen die Urteilskraft in besonderer Weise. Schon deshalb wohnt architektonischem Tun ein hohes Erregungspotential inne.

Schlegel hatte Architektur als „gefrorene Musik“ und Hauptmann, gleichsam umgekehrt, Musik als „flüssige Architektur“ bezeichnet.<sup>2</sup> Die Metaphern können nur schwerlich missverstanden werden. Ginge es im Bauen nur um die Errichtung funktionaler und effizienter (Zweck-) Bauten, genügte das Wissen der Ingenieure; man bräuchte keine Architekten. Deren erste Aufgabe besteht aber gerade darin, funktionierende Stätten als *menschliche* Orte herzurichten. Darin stellt sich eine ästhetische Aufgabe, keine der Ästhetisierung materieller *Oberflächen*. Architektur ist ästhetische Arbeit in einem ethischen Sinne. Sie verlangt ethisch-ästhetische Kompetenz. Dazu gehört es nicht nur,

1 Vgl. *Jakob und Wilhelm Grimm*, Deutsches Wörterbuch, Band 6 (1885), München 1991, 3298.

2 Ausführlich vgl. dazu K.S. Pascha, „Gefrorene Musik“, Das Verhältnis von Architektur und Musik in der ästhetischen Theorie. Angenommene Dissertation (TU Berlin, Architektur). Berlin 2004.

Zwecke zu veredeln, sondern Zweckerfüllungen auch über eine Affizierung der Sinne einem öffentlichen (kulturpolitischen) Diskurs zugänglich zu machen. Die Erfüllung dieser ästhetischen Aufgabe kann nur gelingen, wenn sie sich in ein ethisches Projekt überschreitet. Die ästhetisch antönende Form muss sich durch ein Moment der Irritation für Sinn-Fragen öffnen, um in ihrer Aneignung spröde zu bleiben. Zwecke und Be-Zweckungen werden zwar möglich gemacht, im Moment des Übergangs zur Selbstverständlichkeit aber auch bestritten. Architektur strebt nicht zufällig nach gelingenden Verbindungen von Form und Funktion, Material und Idee, Präsenz und Imagination. Vielmehr arbeitet sie auf eine sinnhafte Verfung von Inhalt und Form, Zweck und Zweckfreiheit, Materialität und Immaterialität hin. Sie sucht Synthesen, die nur in der *Spannung* zwischen ästhetischer Faszination und idiosynkratischer Abwehr gelingen können. Sie arbeitet an diesen Nahtstellen bewusst, plan- und absichtsvoll, sofern sie sich dieser Rolle bewusst ist.

Die Praxis der Architektur ist auf Theorie gestützt. In ihr sucht sie bewährtes Wissen, Orientierung und Rat. Sie steht damit auf einem *doppelten* epistemologischen Boden: Zum einen stellt Architekturtheorie technisches Produktionswissen bereit, zum anderen aber auch (Meta-) Wissen um Atmosphären und Stimmungen, die *hergestellt* werden können wie materielle und ästhetische Formen. Räume der Architektur sind mehr als technisch hergestellte Container-Räume! Es sind atmosphärisch erlebbare Räume, die mit steigendem Grad der von ihnen ausgehenden Betroffenheit persönliche oder gemeinschaftliche Stimmungen initiieren. Der Erfüllung dieser Arbeit dienen materielle und immaterielle Bau-Stoffe. Neben Materialien im engeren Sinne (wie Stein, Stahl, Glas und Holz) werden Techniken der Klimatisierung, Belichtung, Beduftung, Beleuchtung etc. eingesetzt, um bestimmte Erlebnisqualitäten in einem spürbaren leiblichen Herumraum zu arrangieren.

## 2. Licht machen im Stadtraum

Es gibt zwei ästhetische Gruppen von künstlichem Licht. Das Licht profaner (Straßen-) Beleuchtung und das ästhetisierende Licht inszenierender Illumination. Aber schon mit der Straßenbeleuchtung bahnten sich frühe kulturelle Praktiken einer Sichtbarmachung an, die den nur pragmatischen Zweck der verbesserten Orientierung im Dunkeln schnell überschritten. So diente die Beleuchtung öffentlicher Räume dem absolutistischen Staat nicht erst in letzter Hinsicht der Erfüllung einer polizeilichen Aufgabe – der Optimierung von Ordnung und Kontrolle als Folge der Tilgung von Schatten- und Dunkelzonen.<sup>3</sup> Das macht etwas Grundsätzliches deutlich: Technologien eröffnen über evidente Mittel-Zweck-Relationen hinaus Horizonte für Sinnperspektiven, die sich erst in der praktischen Nutzung erschließen.

3 Vgl. W. Schivelbusch, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, München 1983, S. 85.



So war auch die mit der Erfindung des künstlichen Lichts aufkommende Praxis der ästhetisierenden Illumination des öffentlichen Stadtraums schnell in eine politische und ökonomische Programmatik eingeschrieben, die eine neue Kultur des Sehens und Erlebens städtischer Räume konstituierte. Die eindrucksvoll arrangierten Illuminationen auf der Weltausstellung von Paris (1900), der internationalen Elektrizitätsausstellung (Paris 1881), der Ausstellung zur Hundertjahrfeier von Rio de Janeiro (1927) oder der Pan American Exposition in Buffalo (1901) waren deshalb auch je mehr als „nur“ Demonstrationen des (licht-) technisch Möglichen. Als Illuminations-Events waren sie vor allem Gesten der Repräsentation, die sich der medialen Möglichkeiten des künstlichen Lichts bedienten, um symbolische Aussagen zu treffen und Befindlichkeiten zu wecken. Licht-Machen erfordert Kompetenz, es ist auf Wissen gestützt, in dem Produktions- und Rezeptionswissen ebenso zur Einheit kommen wie (licht-) technisches und atmosphärisches, abstraktes Theorie- und ästhetisch-praktisches Erfahrungswissen.

In etymologischer Sicht sind alle mit dem Licht assoziierten und kulturell kommunizierten Bedeutungen positiv konnotiert.<sup>4</sup> Die Auftraggeber von Gebäude-, Straßen- oder Stadt(teil)illuminationen machen sich diese zu Nutze, um sich qua Illumination selbst „ins Rechte Licht“ zu setzen. Ästhetisierendes Licht-Machen dient keinem *Be-Leuchtungs*zweck. Es soll (er-)leuchten lassen und Betroffenheiten stiften, um kulturelle Bedeutungen kommunizieren zu können.

Das helle, farbige und in seinen Lichtspielen bewegte Bild der Stadt symbolisiert urbane Lebendigkeit, um positive Lebensgefühle zu vermitteln. Exzessiv illuminierte Einzelbauwerke spielen dabei eine doppelte mediale Rolle. Sie sind ästhetisches Moment eines Stadt-Bildes, das besonders in der steigenden Exzentrizität des metropoliten Raumes als imaginäre Bühne experimenteller und expressiver Verortungspraxen subjektiver Selbstinszenierungen fungiert. Illuminierte Einzelbauwerke strahlen aber auch gleichsam nach „innen“, indem sie *für* einen Bauherrn sprechen. Metropolitane Illuminationen sind fast immer i.d.S. doppelt codiert. Das nächtliche Leuchten der Frankfurter Commerzbank-Zentrale – von Norman Foster als Kathedrale globaler Geldströme realisiert – dient sicher primär der atmosphärischen Inszenierung einer Ikone des Kapitalismus. Dieser im Grunde triviale Selbstzweck wird in seiner Transformation kulturpolitisch zu einem urbanen Zeichen veredelt.

Indes sind atmosphärische Lichteffekte im großstädtischen Raum nicht ausschließlich an die Logik der Ökonomie gebunden. In eine ganz andere Programmatik war z.B. die vom 11. März bis 13. April 2002 in New York inszenierte Lichtinstallation „Tribune in Light“ eingeschrieben. Aber auch sie hatte nicht das Mindeste mit *Be-Leuchtung* zu tun. Vertikale Lichtkegel, die Ground Zero auf diaphane Weise markierten, schufen ein immaterielles und deshalb höchst eindrucksvolles Denkmal für die Opfer

4 Im Gegensatz dazu sind die mit der Dunkelheit verbundenen Bedeutungen eher mit gefahr- und unheilvollen Situationen verknüpft. So steht die Dunkelheit für das Geheimnisvolle, Niedergedrückte, Schmerzliche, Unwirkliche und Trügerische; vgl. J. u. W. Grimm (s. A 1), S. 1860).



Abb. 1: Union-Turm in Frankfurt, in grell-blauer Illumination (Bild: J. Hasse).

des Anschlages vom 11. September 2001. Der Event hatte keinen kulturindustriellen, sondern einen sepulkralkulturellen Akzent. Seine Wirkung verdankte sich der gelungenen Verschmelzung einer symbolischen und einer gefühlsmäßigen Wahrnehmung zu *einem* Eindruck: Die in den Himmel gesetzten vertikal aufstrebenden und sich im Firmament verlierenden Lichtsäulen vermitteln die *kulturelle Bedeutung* der Erhabenheit. Kein Eindruck des Erhabenen steht aber auf einem abstrakt-semiotischen Boden. Sein Ziel kann er allein im Medium abstrakten Verstehens nicht erreichen. Von grundlegender Bedeutung ist der Weg der „leiblichen Kommunikation“. Das Erhabene ist ein leiblich-gefühlsmäßiger Eindruck, der durch die *Einheit* der Zerrissenheit von Anziehung und Distanzierung gekennzeichnet ist und deshalb nur – vom Sinnlichen ausgehend – mimetisch von einer stimmungsmäßigen Befindlichkeit in eine kulturelle Bedeutung einsickern kann.

Die New Yorker Lichtinstallation macht deutlich, was als dialektischer Bauplan allen auf Ästhetisierung angelegten Illuminationen zu Grunde liegt: eine systematische Verschränkung semiotischer Bedeutungen mit leiblicher Betroffenheit, wie umgekehrt, von Betroffenheit mit der allegorischen Sprache gebauter Licht-Bilder.

### 3. Lichtmachen als Profession

Die Planung und Herstellung von Situationen (natürlicher) Be-Lichtung und (künstlicher) Be-Leuchtung fällt insbesondere in die professionelle Zuständigkeit der Architektur. Ein Blick in die einschlägigen Fachjournale zeigt schnell, dass die technischen, architektonischen und ästhetischen Bemühungen um die Illumination von Gebäuden und öffentlichen Räumen eine lange Tradition haben: Das britische Fachjournal „Mondo\*arc“ besteht im 18. Jahrgang, das italienische Magazin „Luce“ erscheint seit 43 Jahren, und die deutsche Zeitschrift „Licht“ wird 2004 im 56. Jahr publiziert. Bereits seit 1931 gab es eine Vorläuferzeitschrift gleichen Namens, und schon im Jahre 1912 wurde die Zeitschrift „Licht und Lampe“ erstmals herausgegeben. In ihr wurden große Debatten um die Bedeutung des künstlichen und natürlichen Lichts für die Qualität menschlicher Umgebungen geführt. Die Fachorgane spiegeln die in verschiedenen Disziplinen und Professionen geführten Diskurse wider: Architektur, Design, Lichttechnik, Elektrotechnik u.a. In den neueren Ausgaben aktueller Zeitschriften nehmen Abhandlungen über die Illumination von Gebäuden und öffentlichen Räumen zwar umfangsmäßig zu, sie leisten aber nur in wenigen Fällen einen Beitrag zur kulturwissenschaftlichen Debatte über die urbanistische, stadt- oder architekturtheoretische Bedeutung von Illuminationen.

Gerhard Auer kritisiert ein rückläufiges Lichtbewusstsein bei Architekten.<sup>5</sup> Die Erlebniswert-Planung von Illuminationsprojekten habe in der Architektur weniger mit Planung als mit Ahnung zu tun. Die affektive Lichtwahrnehmung sei weit von rationaler Planung entfernt, „am nächsten dem Reich sprachloser Erregungen, unbeschreiblicher Erfahrungen, abstrakter Symbolisierungen“.<sup>6</sup> Ganz in diesem Sinne reklamiert auch Dietrich Neumann, dass die aktuell in Deutschland aufwallende Renaissance der Architekturbeleuchtung „ohne nennenswerte Kenntnis ihrer langen Vorgeschichte“ abläuft.<sup>7</sup>

Gekonntes Licht-Machen verlangt Professionalität, neben technischem Produktionswissen auch pathisches Rezeptionswissen. Wenn Auer die Ebene der unbeschreiblichen Erfahrungen, sprachlosen Erregungen und abstrakten Symbolisierungen anspricht, dann thematisiert er einen Wirkungsbereich des Licht-Erlebens, der in einem strukturellen Differenzverhältnis zur technischen Planung steht. Die Kritik Auers teilt die Profession in einen eher kleinen Kreis von Planern, der über viel und genaues Eindrucks-, Beeindruckungs- und empfindungsgemäßes Erlebniswissen verfügt, und eine größere Gruppe, die auf der Grundlage eher stummen Erfahrungswissens agiert. Hier

5 Vgl. G. Auer, Ahnung und Planung. Zum Licht-Bewusstsein des Architekten, in: I. Flagge (Hrsg.), Architektur – Licht – Architektur, Stuttgart 1991, S. 127-141 sowie G. Auer, Stadt, Licht und Kunst, in: Topos, Heft 46/2004, S. 89-96.

6 G. Auer (s. A 5) 1991, S. 137.

7 D. Neumann (Hrsg.), Architektur der Nacht, München 2002, hier: Einführung, S. 7.



Abb. 2:  
Adolphe Moreau-Nélaton  
(1859-1927), Bec Auer 1895  
(Deutsches Plakat Museum Essen).

drückt sich weniger eine Differenz zwischen fehlenden oder vorhandenen „Mengen“ von Wissen aus, als eine (epistemische) Differenz. Dabei handelt es sich nicht um eine quantitative Wissens-Differenz zwischen Experten wie zwischen Experten und Laien, sondern um eine strukturelle Differenz innerhalb der Expertengruppe. Defizitär ist jenes ästhetische Wissen, das nicht tote Dinge, maschinistische, bürokratische oder juristische Prozesse betrifft, sondern ein anthropologisches Existential: den subjektiven Erlebnis- und Gefühls-„Gegenstand“ ästhetischer Planung und Gestaltung.

#### 4. Vergessene Diskurse über das Licht

Illuminationen, die auf profane Zwecke *und* ästhetische Ziele ausgerichtet waren, gab es schon im Altertum. Davon zeugt die kunstvolle Gestaltung von Öllampen bei den Römern. Das wirft die Frage auf, in welcher Weise theoretisch reflektiertes Rezeptionswissen im Planungsprozess des Licht-Machens eine Rolle gespielt hat. In der Zeit der Verfügbarkeit moderner lichttechnischer Möglichkeiten (seit der Erfindung des Gaslichts Anfang des 19. Jahrhunderts) klafft die für die Gegenwart angesprochene epistemische Differenz nicht zu allen Zeiten in der selben Breite auf. So fand um das im 19. Jahrhundert neue Gaslicht (und dann später auch um das elektrische Licht) eine rege geistes- und kulturgeschichtliche Debatte statt. Große Impulse erhielten diese kulturtheoretischen Licht-Diskurse unter anderem von Jules Michelet, Maxim Gorki und Walter Benjamin.<sup>8</sup>

In der Architektur sollte es dagegen erst viel später zu einer – wenn auch nur kurzzeitigen – grundlegenden Debatte über die Illumination und ihre Bedeutung für das Leben der Menschen kommen. Das lange Ausbleiben eines kritischen architekturtheoretischen Diskurses verdient insofern Beachtung, als die Verzögerung nicht grundsätzlich auf „fehlendes“ Wissen zurückgeführt werden kann. Vielmehr drückt sie ein wissenschaftliches Operationalisierungsdefizit aus. Mit Heinrich Wölfflins Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur existierte schon 1886 ein theoretischer Bezugsrahmen zur Reflexion atmosphärischer Wirkungsweisen qua Architektur hergestellter gefühlsmäßiger Situationen. Wölfflin betonte sogar ausdrücklich die *leibliche* Erlebnisweise architektonischer Gestalten: „Unsere leibliche Organisation ist die Form, unter der wir alles Körperliche auffassen“.<sup>9</sup> Wölfflins (an Johannes Volkelts Ästhetik orientierte) phänomenologische Bewertung architektonischen Tuns vermochte aber zur Zeit der großen Lichtevents des späten 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts kaum ein nachhaltiges Denken in der Profession der praktischen Lichtmacher zu stiften.

Im Licht-Diskurs der 1920er Jahre wurde neben einem technologischen Diskursstrang die Reflexion der durch Illuminationen erzeugten Eindruckspotentiale gestärkt. Johannes Teichmüller nahm mit einer Arbeit über die Vordringlichkeit einer „Lichtarchitektur“ maßgeblichen Einfluss auf eine beginnende Debatte über die Bedeutung des Lichts in der Architektur.<sup>10</sup> Unter anderem differenzierte er zwischen „Architekturlicht“ und „Lichtarchitektur“. Das die Architektur lediglich erklärende Architekturlicht wandle sich dann zu Lichtarchitektur, wenn „die Beleuchtung mit künstlichem Licht besondere architektonische Wirkungen hervorruft, die gleichzeitig mit dem Licht

8 Vgl. u.a. J. Hasse, Die Stadt ins rechte Licht setzen, in: Berichte zur Deutschen Landeskunde, Heft 4/2004, S. 413-439.

9 Vgl. H. Wölfflin, in: F. Neumeyer (Hrsg.), Quellentexte zur Architekturtheorie, München 2002, S. 280.

10 Teichmüller war Begründer des Lichttechnischen Instituts an der Technischen Hochschule Karlsruhe. In der Einrichtung des Instituts kam eine allgemeine Wertschätzung des Themas in der öffentlichen Debatte zum Ausdruck.

entstehen und vergehen“.<sup>11</sup> Die Aufgabe der Lichtarchitektur formulierte Teichmüller 1927: Lichtarchitektur soll selbst lichtspezifische Wirkungen hervorbringen und sich des Lichts bedienen wie anderer struktureller Elemente.<sup>12</sup>

Mit Licht sollen – wie mit anderen Baustoffen – räumliche Qualitäten geschaffen werden. Ähnliche Akzente werden von Ernst Cassirer und Erich Mendelsohn gesetzt. Zwei Komponenten waren nach Mendelsohn für eine Lichtarchitektur wichtig: der Intellekt und das Gefühl. Dabei liefere das Gefühl den schaffenden Impuls des Bluts, des Temperaments und der Sinne.<sup>13</sup> Es liegt auf der Hand, dass große Licht-Events gerade *deshalb* auch Angriffen ausgesetzt waren. In seiner Kritik an der Illumination des New Yorker Luna-Parks sprach Maxim Gorki schon 1903 die dissuasiven Wirkungen von Lichtspektakeln an: „Der Besucher ist verwirrt; sein Bewusstsein schwindet unter der intensiven Strahlung; seine Gedanken werden aus dem Kopf gefegt; er wird zu einem Element der Menge. Im Licht des blitzenden, blendenden Feuers wandern die Leute umher, betäubt und willenlos.“<sup>14</sup> Die Debatte über die Rolle des Lichts in der Architektur zielt Anfang des 20. Jahrhunderts aufs Ganze des Menschen.<sup>15</sup>

Der Licht-Diskurs vor dem Zweiten Weltkrieg war in seiner Differenziertheit geeignet, die Funktion des Lichts als Eindrucksgenerator menschlichen Umwelterlebens in inhaltlich großer Breite und Grundsätzlichkeit zu thematisieren.<sup>16</sup> Wenn dieser Diskurs auch einen licht-*technischen* Schwerpunkt hatte, so wies er doch Anschlussstellen an das ästhetische Denken Wölfflins oder auch Dagobert Frey's auf. Solches Denken fand *nach* dem Zweiten Weltkrieg weder in der Architektur noch in anderen Disziplinen einen adäquaten Nachhall. Schnell gewannen technische Fragen ein weit größeres

11 Köhler und Luckhardt greifen in den 1950er Jahren dieses Denken noch einmal auf, vgl. W. Köhler / W. Luckhardt, Lichtarchitektur. Licht und Farbe als raumgestaltende Elemente, Berlin 1956, S. 125.

12 W. Oechslin, Lichtarchitektur: Die Genese eines neuen Begriffs, in: D. Neumann (s. A 7), S. 28.

13 Vgl. ebda., S. 33.

14 Max Gorki, zit. bei K. Bouchard, Coney Island, New York 1903, in: D. Neumann (s. A 7), S. 92.

15 Die zu Anfang des 20. Jahrhunderts herrschende Lichteuphorie stand in einem Zusammenhang mit der sich in der Architektur durchsetzenden Innovation der großflächigen Verwendung von Glas. Die emphatische Stilisierung der Glasarchitektur in der schriftstellerischen Arbeit von Paul Scheerbart (1863-1915) drückt den emotional-erwartungsvollen Aufruhr der Zeit aus. „Glasarchitektur“ sei Voraussetzung für die Schaffung neuer „Lichtnächte“. Die Erdoberfläche verändere sich, „als umkleidete sich die Erde mit einem Brillanten- und Emailleschmuck. Die Herrlichkeit ist gar nicht auszudenken“; vgl. P. Scheerbart, Glasarchitektur (Original 1914), Auszug in: P. Conradi (Hrsg.), Lesebuch für Architekten. Texte von der Renaissance bis zur Gegenwart, Stuttgart/Leipzig 2001, S. 132-141, hier S. 136. Die Arbeit von Bruno Taut und Mies van der Rohe wird als Folge einer Begegnung mit Paul Scheerbart stark von dessen Visionen geprägt; vgl. Á. Moravánszky, Gropius / Taut / Behne, Der neue Baugedanke, in: ders. (Hrsg.), Architekturtheorie im 20. Jahrhundert, Wien 2003, S. 408-410, hier S. 409. In seiner „Glasarchitektur“ schreibt Scheerbart: „Das neue Glas-Milieu wird den Menschen vollkommen umwandeln.“ (s.o., S. 141). Aber die Euphorie ist auch von Kritik begleitet. So wendete Ernst Bloch gegen das allgemeine Glasaufieber ein: „Glasbau-Utopie braucht Gestalten, die die Durchsichtigkeit verdienen. Braucht Gestalten, die den Menschen als Frage behalten“; vgl. E. Bloch, Geist der Utopie, Textauszug (1918) abgedruckt in: Á. Moravánszky (s.o.), S. 518.

16 Vgl. dazu auch B. Binder, Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag, Tübingen 1999.



Gewicht. Die „alten“ Debatten flammten in den 1950er Jahren aber noch einmal kurz auf, als Köhler die Notwendigkeit genauen Wissens über „die seelische Beeinflussung des Menschen durch Licht“ und die Kräfte des Lichts in der Lichtarchitektur betonte. Der Lichttechniker könne ohne dieses Wissen nicht planen. Köhler knüpfte im Übrigen in seiner Argumentation für eine Professionalisierung des Wissens um die atmosphärische Wirkung von Licht an antiken und mittelalterlichen Traditionen der Architektur an, insbesondere in der Konstruktion von Sakralbauten der Gotik.<sup>17</sup>

In den 1950er und 60er Jahren betonten namhafte Architekten (u.a. Abe Feder, Gio Ponti und Louis Kahn) die neue Rolle der Stadtbeleuchtung. Man fühlt sich am Anfang eines Zeitalters der Illumination. Im Mittelpunkt steht nun aber nicht das (pathische) *Erleben* der Stadt, sondern das (objektbezogene) *Erscheinen* der Architektur. Der Akzent wird von der gefühlsmäßigen Seite der Sinnlichkeit zur symbolischen Seite gesellschaftspolitischer und ökonomischer Bedeutungen verschoben.

### 5. Der (rationalistische) Licht-Diskurs in der Gegenwart

In den 1980er und 90er Jahren kommen vermehrt temporäre und punktuelle Architektur-Beleuchtungen auf. Zunehmend geht es um Stadtillumination. Die Frankfurter Luminale gehört zu den eher ekstatischen Vorboten einer auf Dauer angelegten Illumination der Stadt. Entsprechend wurden von diversen Metropolen Beleuchtungskonzepte in Auftrag gegeben.

Die auf die aktuellen Illuminations-Events bezogenen Diskurse sind vielstimmig. Sie haben keinen monodisziplinären Ort, sondern laufen quer durch die Disziplinen und anwendungsorientierten Professionen. Gerhard Auers kritische Diagnose eines defizitären architektonischen „Licht-Bewusstseins“ wird von Lichtexperten aus dem Umfeld der Architektur bekräftigt. Hans von Malotki hebt eine charakteristische Differenz zwischen den *Praxen* der Illumination und dem *Wissen* um Illumination hervor. Es gebe zwar eine lebendige Umgangsweise mit dem Licht, das Verhältnis zwischen praktischem Tun und methodischem Wissen sei aber asymmetrisch. Die Behandlung von Fragen der Lichtgestaltung müsse deshalb „integraler Bestandteil von Architektur werden“.<sup>18</sup>

Die am Beginn der Geschichte der künstlichen Beleuchtung herrschende Diskurs-Richtung hat sich herumgedreht. Überlegungen zum sinnlichen Erleben illuminierter Stadtszenen spielen in der Gegenwart eine auffällig untergeordnete Rolle.<sup>19</sup> Im moder-

17 Vgl. W. Köhler / W. Luckhardt (s. A 11), S. 122, 125.

18 H.T. von Malotki, Licht-Architektur (Interview), in: I. Flagge (s. A 5), S. 121, 125.

19 Lediglich in Ästhetik-Diskursen unterschiedlichster theoretischer Verortung wird die Stadt als Raum der Sinnlichkeit gewürdigt: bei Wolfgang Welsch unter dem Aspekt politischer Wahrnehmung; vgl. W. Welsch, Das Ästhetische. Eine Schlüsselkategorie unserer Zeit?, in: ders. (Hrsg.), Die Aktualität des Ästhetischen, München 1993, S. 13-47; bei Gernot Böhme unter dem Aspekt gesellschaftlich gelebter Naturbeziehungen (vgl. G. Böhme, Für eine ökologische Naturästhetik, Frankfurt/M. 1989, S. 92-93;



nen wissenschaftlichen Selbstverständnis herrscht ein Denken, das das *Nicht-Rationale* stumm macht. Damit werden die an Rationalität zu stellenden Ansprüche verfehlt. Die theoretische Distanzierung von der gelebten Wirklichkeit der Stadt scheint sich mit jedem (licht-)technischen Fortschritt zu vergrößern.

Die Nachhaltigkeit des Licht-Machens umfasst immer größere Wirkungsfelder. Damit wächst auch die Erlebnis-Intensität des Lichts. Als Ausdruck hypertechnischen Fortschritts und Zeichen einer sich primär über technologische Innovationen realisierenden Modernisierung werden auch die technologischen Fachsprachen differenzierter und mächtiger. Komplementär dazu stagnieren oder verkümmern die Fähigkeiten zur sprachlichen Kommunikation subjektiven Licht-*Erlebens*. Das lebensweltliche Sprechen gerät unter eine technizistische und funktionalistische Logik und wird gegenüber Empfindungsnuancen unsensibler.<sup>20</sup>

## 6. Das aktuelle Defizit an symbolischem und pathischem Wissen

Im Blick auf eine ihrem eigenen Handeln gegenüber bewusste Architektur reklamiert Alberto Pérez-Gómez eine hermeneutische Theorie, die lernen muss richtig zu sprechen, um richtig handeln zu können.<sup>21</sup> Die kritisierten Brachen im architekturtheoretischen Diskurs bedeuten nicht nur eine Auslassung sprachlicher Explikationen. Sie gehen einher mit einer sich abstumpfenden Sensibilität gegenüber dem in ganzheitliche Bedeutungen eingewickelten Erscheinen architektonischer Situationen.

Die Erlebniswirkung von Illuminationen kann letztlich nur verstehen, wer das Licht von der Qualität seines Erscheinens her begreift – als das *Wirkende* des Lichts, das *etwas* in einem bestimmten *Gesicht* erscheinen lässt und auf diesem Hintergrund mit bestimmten Symbolen verknüpft. Wie sinnliches Erleben in seiner affektiven Ausrichtung nie frei von semiotischen Fokussierungen ist, so generiert symbolisch „verstehende“ Aufmerksamkeit umgekehrt auch spezifische Affekte. So verbinden sich mit dem hellen Licht nicht nur positive *Bedeutungen*, sondern auch Formen positiven *Empfindens*, die am Gefühl der Weite orientiert sind.<sup>22</sup> In einem *symbolischen* Bereich schließen sich diese pathischen Qualitäten mit korrespondierenden gesellschaftlichen Bedeutungen wie Freiheit, Schönheit, dem Guten, Reinen etc. kurz. Die gesellschaftlichen Bedeutungen wurzeln nie ausschließlich in (abstrakten und allein) sprachlichen

oder bei Hans Bösch unter dem Aspekt funktionalistisch vereinseitigter Stadtplanung; vgl. *H. Bösch, Die sinnliche Stadt. Essays zur modernen Urbanistik*, Zürich 2001.

20 Einen performativen Akzent gegen diese Sprachlosigkeit setzt James Turrell mit seinen Vulkankegelaushöhlungen in der Wüste von Arizona, die keinem anderen Zweck dienen, als dem des reinen (zwecklosen) Lichterlebens. Zwangsläufig springt hier die Aufmerksamkeit auf die pathische Seite selbstreferentiellen Wahrnehmungserlebens – und provoziert eine mehr oder weniger stammelnde Sprache zur (bruchstückhaften) Aussage von (Licht-) Eindrücken.

21 Vgl. A. Pérez-Gómez, Hermeneutik als architektonischer Diskurs, in: *Wolkenkuckucksheim. Int. Zs. für Theorie und Wissenschaft der Architektur*, Heft 2/1997.

22 Vgl. J. Hasse (s. A 3).

Zeichen.<sup>23</sup> Sie stehen *zugleich* auf dem Boden eines unbegrifflichen leiblichen Situations-Verstehens.<sup>24</sup> Im Erleben städtischer Illuminationen spielen die hinter den Symbolen liegenden, in ihrer Bewusstheit aber abgesunkenen leiblichen Gravuren eine wichtige Rolle. Ohne deren Beachtung bleibt das Verstehen von Illuminationen allein aufs Zeichenhaft-Konstruierte beschränkt.

Das Verstehen kulturell codierter Bedeutungen von Illuminationen verlangt im Unterschied dazu, das Licht aus der *systemischen Funktion* flüchtiger Eindrücke und damit verbundener Affekte her zu begreifen. Das *Wirkende* des Lichts geht nun über die Sinne und das leibliche Befinden hinaus und schließt sich – gleichwohl auf dem unverzichtbaren Boden einer Inkorporierung von Bedeutung in die Ebene gefühlter Werte – mit der postfordistisch flexibilisierten Ökonomie im allgemeinen, d.h. der Produktion und dem Konsum von Waren und Dienstleistungen im Besonderen kurz. Die steigende Rolle von Lichtwerbung und -gestaltung in der ästhetischen Gestaltung von Schaufenstern zur Präsentation symbolträchtiger Konsumgüter belegt diesen Trend auf eine Weise. Im Modus einer immer intensiver und vielfarbiger werdenden Architektur-Illumination der Konzernzentralen sickert (unternehmerisch finanzierte) globale Unternehmenspolitik in die politische Ästhetik des *öffentlichen* Raumes ein.<sup>25</sup> Am Beginn des 21. Jahrhunderts kann das privatwirtschaftlich inszenierte Licht in den Alltagspraxen „der Leute“ aber nur ankommen, weil der ökonomische Code der Illumination unmerkter längst schon zu einem Moment des kulturellen Codes individueller Lebensstile geworden ist. Das künstliche Licht dient unter diesen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen lange nicht mehr nur der *Be-leuchtung*. Es erweist sich vielmehr im Sinne von Michel Foucault als ein dispositives Medium der Macht, das seinen Machtcharakter im Schein des Schönen nahezu perfekt zu verbergen vermag.

23 So ist es kein Produkt gesellschaftlicher Konstruktion, wenn finstere Licht bei regnerischem Wetter als drückend empfunden wird, und helles Licht bei sonnigem Wetter ein Gefühl der Leichtigkeit vermittelt. Hermann Schmitz spricht hier von „leiblicher Kommunikation“, auf deren Wegen nie Einzelnes, sondern Situativ-Zusammenhängendes von Umgebungsmerkmalen ins leibliche Befinden übernommen wird. *J. Volckelt*, System der Ästhetik, Werk in drei Bänden, München 1905 ff. und *Th. Lipps*, Ästhetik, Werk in zwei Bänden, Leipzig 1903 sprachen hier in einem ähnlichen aber weniger systematisch entfaltenen Sinne von „Einfühlung“.

24 Vgl. A. Lorenzer, Die Sprache, der Sinn, das Unbewusste, Stuttgart 2002.

25 Vgl. dazu im einzelnen den Beitrag von Michael Müller in diesem Heft.

## Autoren

**GERHARD AUER** ist Professor an der TU Braunschweig und Leiter des Inst. für Grundlagen des Entwerfens; generalistische Lehrtätigkeit von der Theorie bis zur Praxis des Entwerfens mit Vertiefung der Themen Licht, Farbe und Klang als entwurfsrelevante Medien; internationale Forschungsprojekte und Veröffentlichungen zu architektur-theoretischen Themen; Mitherausgeber der Zeitschrift Daidalos; seine freiberufliche Entwurfs- und Baupraxis konzentriert sich derzeit auf Außen-Lichtkonzeptionen und ein generelles light scaping.

**BEATE BINDER** studierte Empirische Kulturwissenschaft und Neuere Geschichte mit Schwerpunkt Osteuropa an der Universität Tübingen, war wiss. Mitarbeiterin im Bereich Designtheorie an der HdK (Berlin) und Assistentin am Institut für Europäische Ethnologie, HU Berlin. Seit Oktober 2006 ist sie Professorin für Volkskunde an der Universität Hamburg. Dissertation „Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag“ (Tübingen 1999); Habilitation „Streitfall Stadtmitte. Historische Erzählungen, geschichtspolitische Interventionen und die Produktion von Lokalität“. Arbeitsschwerpunkte: Stadthnologie und historische Stadtforschung, Symbol- und Ritualforschung, Geschlechterforschung.

**GERNOT BOEHME** war bis 2002 Professor der Philosophie an der TU Darmstadt; 2005 Gründung des Instituts für Praxis der Philosophie ([www.ipph-darmstadt.de](http://www.ipph-darmstadt.de)); gegenwärtige Schwerpunkte: Ethik, Ästhetik, technische Zivilisation, Zeittheorie; kürzliche Buchpublikationen: „Goethes Faust als philosophischer Text“ (2005), „Architektur und Atmosphäre“ (2006 mit F. Akashe-Boehme), „Mit Krankheit leben“ (2006).

**JÜRGEN HASSE** ist Universitätsprofessor am Institut für Humangeographie der Universität Frankfurt/M.; Studium der Geographie, Kunst und Erziehungswissenschaft; Promotion 1978; Habilitation 1988. Arbeitsgebiete: Raum- und Umweltwahrnehmung, Ästhetik, Mensch-Natur-Verhältnisse, Phänomenologie und Geographie. Zuletzt erschienene Monographien: „Bildstörung. Windenergie und Landschaftsästhetik“ (1999); „Die Wunden der Stadt. Für eine neue Ästhetik unserer Städte“ (2000); „Fundsachen der Sinne“ (2005).

**MICHAEL MÜLLER** ist Professor für Kunstwissenschaft und Kulturwissenschaft an der Universität Bremen; Geschäftsführender Direktor des Instituts für Kunstwissenschaft und Kunstpädagogik und Sprecher von „Architop“, dem Bremer Institut für Architektur, Kunst und städtische Kultur. Zu den Forschungsschwerpunkten zählen Stadt- und Architekturgeschichte, Architektur- und Avantgardetheorie, Mediatisierung und Musealisierung urbaner Räume, Kulturelle Transformationsprozesse, Visuelle Kultur und Raum; zuletzt erschienen: „Die ausgestellte Stadt (2005 mit F. Dröge).

**DIETRICH NEUMANN** ist Professor für Architekturgeschichte an der Brown University in Providence, Rhode Island; seine Forschungsschwerpunkte gelten der Architektur des späten 19. und frühen 20. Jhs.; Aufsätze und Bücher u.a. zu den Hochhäusern in Deutschland der 1920er Jahre, zur Geschichte der architektonischen Baumaterialien sowie der Beleuchtung von Architekturen; Kurator etlicher Ausstellungen, wie „Film Architecture“ (Providence, Los Angeles, Frankfurt), „Unbuilt Providence“ (Brown University) und „Luminous Buildings: Architecture of the Night“ (Stuttgart und Rotterdam).

## Besprechungen

J. ALEXANDER SCHMIDT / MARTIN TÖLLER (Hrsg.), *Stadtlicht. Lichtkonzepte für die Stadtgestaltung, Stuttgart: Fraunhofer IRB Verlag 2006, 224 S. mit Abbildungen, 69,00 €.*

„Stadtlicht und Lichtkonzepte für die Stadtgestaltung“ war eines der großen Themen der Architekturbücher im Jahr 2006. Gerade erst sind z.B. bei Birkhäuser von Ulrike Brandt und Christoph Geissmar-Brandt „Licht für die Städte. Ein Leitfaden zur Lichtplanung im urbanen Raum“ sowie von Christa van Santen „Licht-raum Stadt. Lichtplanung im urbanen Kontext“ erschienen. Sogar ein Kunstmuseum widmete sich kürzlich der Beleuchtung architektonischer Merkmale. Von Juni bis Oktober 2006 zeigte das Kunstmuseum Stuttgart die Ausstellung: „Leuchtende Bauten: Architektur der Nacht“.

Der Mitherausgeber Alexander Schmidt fasst das Ziel des Sammelbandes wie folgt zusammen: „Die Planung des Nachtbildes eines Ortes und im Einzelnen der Beleuchtung des öffentlichen Raumes muss die gleiche Aufmerksamkeit erfahren wie beispielweise städtebauliche, verkehrstechnische oder denkmalpflegerische Planungsinhalte für das Tagbild“ (S. 119).

Seit ich seinen Grundlagen-, Methoden-, Instrumente- und Beispiele-Leitfaden gelesen habe, gehe, radele oder fahre ich aufmerksamer durch meine Wahlheimat Frankfurt am Main. Woran liegt das? Abgesehen von einer historischen Herleitung des Themas Stadtlicht (S. 16-21) - wem dieser Teil zu trocken geschrieben sein sollte, dem möchte ich ergänzend Jules Vernes „Paris im 20. Jahrhundert“ empfehlen - führt das Buch im 1. Teil sehr anschaulich in das Aufgabenspektrum städtischen Lichts ein: Von der „Kriminalitätsprävention“, der „Sicherheit im Straßenverkehr“, über „Soziales Licht“

bis zu „Image und Marketing“ (S. 23-36). Der zweite Teil ist dem Thema: „Gestaltungsmittel Licht“ gewidmet. Hier wird unter den Stichworten „Identität“, „Orientierung“, „Sicherheit“, und „Schönheit“ die Stadt als Ganzes bzw. unter den von Kevin Lynch einmal herauskristallisierten Kategorien analysiert: „Wege, Grenzlinien (Ränder), Bereiche, Brennpunkte, Merk- oder Wahrzeichen“ (Lynch 1975, 60 ff. bzw. hier S. 42-45). Parks und Grünräumen ist zudem ein separates Unterkapitel gewidmet (S. 46-50). Das Herzstück des Buches zeigt reich bebildert eine Vielzahl von Best-Practice-Lichtplanungen aus Mitteleuropa (S. 55-117). Dieser Teil liest und blättert sich besonders angenehm, wenn dem Leser die ausgewählten Groß- und Kleinstädte bereits durch nächtliche Stadtspaziergänge bekannt sind.

Unverzichtbar wird das Buch für Stadtplaner, Lichtplaner und Architekten wegen der differenzierten Kapitel über Methoden und Instrumente der Umsetzung (S. 119-159), Physikalische Grundlagen, Visuelle Wahrnehmung sowie Licht und Nachhaltigkeit bzw. Gesundheit (S.161-189) und ganz wichtig: Kostenoptimierung (S. 191-197) sowie Normen, Richtwerte und Empfehlungen (S. 199-207). Dass die Autoren wirklich differenziert an die Aufgabe herangehen, sieht man am besten an Details. Dass z.B. bei der Lichtplanung auch „Rücksicht auf Sehbehinderte“ genommen werden soll und Handlungsanweisungen dafür gegeben werden (S. 123). Auch wird auf der operativen Ebene differenziert zwischen „Licht zum Sehen“, „Licht zum Hinsehen“ und „Licht zum Ansehen“ (S. 129). Zudem werden folgende Beleuchtungsarten unterschieden: Fassadenflutung, Streiflicht und Konturbeleuchtung, integrierte und additive Beleuchtung. Hochspannend zu lesen ist die Zusammenfassung des Forschungsstands

im Bereich der Simulation von Lichtkonzepten (S. 145-148). Denn diese dienen der Diskussions- und Kommunikationsgrundlage, um z.B. die kommunale Öffentlichkeitsarbeit zu erleichtern. Hervorragend auch der Beitrag von Andrew Homes über die verschiedenen Leuchten und Leuchtmittel vom Temperaturstrahler bis zur Halogen-Metall dampflampe mit einer Übersicht der Lichtfarben und der Einsatzorte (S. 165-169).

Der Band schließt mit der Empfehlung, dass es wünschenswert wäre, „dass Architekten, Stadt- und Lichtplaner zukünftig in Anbetracht ihrer Verantwortung ihrem Auftrag mit einem erweiterten Bewusstsein begegnen“ (S. 189). Bei einem Spaziergang auf der Darmstädter Mathildenhöhe mit abendlichem Blick in und über die Stadt, bekam ich den Eindruck, dass doch zumindest einige dieser Empfehlung bereits folgen.

*Franziska Puhan-Schulz, Frankfurt/Main*

**GUDRUN WITTEK, *Das Kerstranke-Buch*, Anderbeck: Anderbeck-Verlag 2004, 152 S., ill., 7,50 €.**

In dem kleinen Büchlein (Klein-Oktav) hat die Autorin in essayistischer Form ein Thema zur regionalen Geschichte der Trinkgewohnheiten im Spätmittelalter und beginnender Früher Neuzeit aufgegriffen. Das in einer Halberstädter Urkunde aus dem Jahre 1427 erwähnte Getränk „Kerstranke“ wird anhand von Rezepturen eines in mittelniederdeutscher Sprache vorliegenden ostsächsischen Kochbuches aus dem 15. Jahrhundert als ein exklusives mit orientalischen Gewürzen versehenes, sauerkirchsaft- und wenig alkoholhaltiges Getränk verifiziert. Das von der Autorin in Rahmen eines Projektes zusammen mit Studierenden an der Universität Halle-Wittenberg experimentell wiederhergestellte spätmittelalterliche Getränk wurde durch seine industrielle Fertigung durch eine Magdeburger Firma bereits einem größeren Publi-

kumskreis zugänglich gemacht. Deshalb konnte die Kerstranke zum seit 1992 wieder belebten jährlichen Hilariusmahl am 13. Januar 2003 den Halberstädter Ratsherren nach altem Brauch gereicht werden, denn der wieder entdeckte Kirchein galt als ein Getränk der Ratsbürger, der Reichen und Privilegierten der mittelalterlichen Bischofsstadt Halberstadt.

Die historischen Zusammenhänge des Gebrauchs und der wieder gefundenen historischen Spuren der Kerstranke werden in dem kleinen Buch erzählt und erklärt. Dabei behandelt die Autorin folgende Gegenstände: die Umstände der urkundlichen Erwähnung 1427, die vielfältigen Zusammenhänge der Verwendung des Getränks im 15./16. Jahrhundert, seine statusabhängige Konsumierung, die Kerstranke im politischen Zusammenhang, ihre Zusammensetzung, Herstellung und Verbreitung sowie ihre vermeintliches Verschwinden im 16. Jahrhundert. Einmal mehr konnte nachgewiesen werden, wie vielfältig, raffiniert und wie stark am Statusdenken orientiert, die Trinkgewohnheiten im Spätmittelalter waren.

Im Großen und Ganzen werden alle Facetten und Kontexte des historischen Standesgetränks erfasst und beschrieben, so dass der Titel des Büchleins berechtigt ist. Die Autorin, die sich dem schwierigen Thema der Ernährungsgeschichte widmet, wendet sich ausdrücklich nicht nur an das Fachpublikum, sondern auch an den historisch und kulinarisch interessierten Leser. Gerade für diesen Leserkreis wäre eine breitere Einordnung des Stoffes in die allgemeine Kulturgeschichte der mittelalterlichen Getränke von Nutzen gewesen, ohne der Autorin unterstellen zu wollen, keine Kenntnis von den Standardwerken der mittelalterlichen Alltagskultur genommen zu haben.

*Michael Thomas, Magdeburg*

MITCHELL L. ARNOLD, *Die Abtei Herrenalb. Wie ihre Verwüstung zur Auflösung führte; aus dem Englischen von Detlev Grohn, hrsg. von Thomas Lindemann, Karlsruhe: Info Verlag 2004, 144 S., 7 Abb., 12,- €.*

Die vorliegende Untersuchung wurde zu einem nicht genannten Zeitpunkt als Dissertation an der Ohio State University abgeschlossen. Der Vf. will darin nachweisen, wie sich der Bauernkrieg von 1525 auf die Aufhebung der Abtei Herrenalb ausgewirkt hat. Im ersten Kapitel („Der Zustand der Abtei von Herrenalb unmittelbar vor ihrer Zerstörung im Jahre 1525“) wird abweichend von dieser allgemeinen Themenstellung die Gründung der Abtei zwischen 1149 und 1153 geschildert. Danach werden der Status von Herrenalb als Reichsabtei, der Besitz der Abtei, die Schwierigkeiten mit den Schirmherren und die „allgemeine Wahrnehmung des Mönchtums im Südwesten des Kaiserreichs“ behandelt. Zuletzt gelangt man zu Luthers Einschätzung des Mönchtums. Der Galopp durch diese sehr verschiedenen und komplexen Problemstellungen ist bei gleichzeitiger Unbekümmertheit gegenüber der bisherigen Zisterzienserforschung wohl die Ursache dafür, dass die Primarabtei Morimond z.B. als „Mutterhaus“ angesprochen wird und die Filiation dieser Primarabtei als „Nachkommenschaft“. Die auf engem Raum entwickelte Darstellung der Ordensgeschichte der Zisterzienser mit ihrer im Spätmittelalter angeblich „zusammengebrochenen“ Ordensdisziplin erstaunt den Leser. Ob die im zweiten Kapitel des Werkes ausführlich dargestellten Biographien von Philipp von Baden und von Ulrich von Württemberg als Nachbarn Herrenalbs wirklich zum Thema der Arbeit passen, sei dahingestellt. Ähnliches gilt auch für Teile des dritten Kapitels („Der Angriff der Bauern“). Hier wird die Entwicklung des Bauernkrieges von den Anfängen an behandelt. Der Aufstand in Württemberg unterstützte den seit 1519 aus seinem Land vertriebenen Herzog Ulrich von Württemberg. Der in Baden entstehende Bauernaufstand hat

im April 1525 zur Zerstörung der Abtei Herrenalb geführt. Die vorherige Plünderung der Abtei wird eingehend geschildert. Doch der Bauernkrieg und sogar „Luthers Rolle im Bauernkrieg“ stehen weit mehr im Mittelpunkt der Betrachtung als die Abtei Herrenalb selbst. Erst das vierte und letzte Kapitel („Beschlagnahme und Auflösung“) ist weitgehend Herrenalb gewidmet. Nach einem Überblick über die Jahre zwischen 1525 und 1534, als Herzog Ulrich nach der Schlacht bei Lauffen in sein Herzogtum zurückgekehrt war, wird dessen Vorgehen gegen die Klöster geschildert. Die hohen Abgaben, die Herzog Ulrich von den Abteien forderte, sollten zur Abzahlung der Gelder dienen, die er Philipp von Hessen im Gefolge seiner Rückkehr schuldete. Diese Abgaben haben nach Ansicht des Vfs. den Einzug der Reformation in die Klöster gefördert. Diese wurde auch durch die Anordnungen der Klosterreform, die Herzog Ulrich und seine Berater durchgesetzt haben, verstärkt.

In der Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse verdeutlicht der Vf., dass die Zerstörung der Abtei Herrenalb 1525 entscheidend zur Säkularisation derselben durch Herzog Ulrich 1535 beigetragen hat. In den beiden Anlagen zur Arbeit druckt der Verf. die 12 Artikel der Bauern und den Vertrag von Ortenau (Renchen) ab. Das an sich interessante Thema ist weithin unzureichend bearbeitet worden. Zu nennen wären die offenbar nicht sehr umfassenden Kenntnisse des Vfs. über die Entwicklung des Zisterzienserordens, aber auch Fehler, die in einer Dissertation hätten nicht stehen bleiben dürfen, wie „Weinsburg“ statt „Weinsberg“ (S. 46) oder das falsche Sterbejahr Herzog Ulrichs. Statt des richtigen Datums 1550 wird das Jahr 1555 genannt (S. 120). Ob die vorliegende Untersuchung nach Art und Umfang Dissertationen deutscher Universitäten entspricht, sei dahingestellt. Ein Vergleich der „Sekundären Literatur“ (S. 139-142) mit den Literaturlisten ähnlicher deutscher Arbeiten wäre sicher aufschlussreich. Der Inhalt der Untersuchung weicht in großen Teilen vom Thema ab. Viel Bekanntes wird neu vorgestellt.

Der wissenschaftliche Zugewinn zum eigentlichen Thema bleibt in relativ engen Grenzen. Man legt die Untersuchung nach der Lektüre enttäuscht zur Seite und ärgert sich über eine ungenutzte Chance der Forschung.

*Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen*

LARS BEHRISCH, *Städtische Obrigkeit und soziale Kontrolle. Görlitz 1450 – 1600, (Frühneuzeit-Forschungen, Band 13), Epfendorf/Neckar: bibliotheca academica Verlag 2005, 314 S., 2 Karten, 2 Tabellen, 12 Graphiken.*

Die vorliegende Untersuchung wurde 2002 an der Humboldt-Universität Berlin als Dissertation angenommen. Nach seiner Einleitung hat sich der Verfasser nach den Arbeiten zur Kriminalität und Justiz in den großen Reichsstädten des Südens und Westens des Alten Reiches bewusst einer Autonomiestadt des mittleren nördlichen und östlichen Reichsgebiets zugewandt. Wie andere Autonomiestädte auch verfügte das formal dem König von Böhmen untertänige Görlitz über ein hohes Maß an Unabhängigkeit, die sich z.B. in der eigenen Hochgerichtsbarkeit ausdrückte. Im 16. Jahrhundert waren noch viele Autonomiestädte den Reichsstädten ebenbürtig. So wurde Görlitz in einem Atemzug mit Nürnberg genannt. Da die rechtlichen Voraussetzungen im Norden und Osten des Reichs durch das Sachsenrecht vom südlichen und westlichen Reichsgebiet abwichen, wurde Görlitz für die vorliegende Untersuchung in der Erwartung gewählt, neue Perspektiven und Erkenntnisse für die Stadt-, Rechts- und Kriminalitätsforschung zu gewinnen.

In Görlitz blieben noch bis weit in die Frühe Neuzeit hinein die archaischen Rechtsnormen aus der Tradition des Sachsenspiegels in Geltung. Die sich daraus ergebende Strafrechtspraxis war bisher ebenso wenig untersucht worden wie die spezifischen Folgen für die

Kontrolle von abweichendem Verhalten. Dazu war in Görlitz die bürgerschaftliche Partizipation schwach ausgebildet und das Stadtre Regiment stützte sich allein auf die landesherrliche Legitimation. Damit will die Arbeit die rechts- und verfassungstypologische Spezifik der Stadt Görlitz in Auswirkung auf die Regulierung von abweichendem Verhalten untersuchen und dabei die Instrumente des Strafrechts und ihrer Anwendung behandeln, aber auch deren Nutzung durch die Bevölkerung. Im ersten Teil „Obrigkeit und Bürgerschaft“ stellt er die Stadt und die Landesherrschaft in ihrer Entwicklung zwischen 1450 und 1600 vor, während er in einem zweiten Abschnitt das Verhältnis von Stadtre Regiment und Bürgerschaft in ihren Einzelheiten untersucht. Im Ergebnis stellt der Verfasser fest, dass das Verhältnis Bürgerschaft und Rat in Görlitz durch Konflikt gekennzeichnet wurde. Der oligarchische Rat setzte sich in der Regel durch. Seine Herrschaftsmechanismen versagten nur einmal: bei der Durchsetzung der Reformation durch die Bürgerschaft. Der Rat konnte dabei durch rasches Eingehen auf die zentralen Forderungen der evangelischen Bewegung seine sozialen und politischen Privilegien weiterhin sichern.

Der zweite Teil der Arbeit ist der „Kriminalität und Kontrolle“ gewidmet. Er untersucht die Entwicklung der Kriminalität und ihre Bekämpfung in der Unterschicht. Daran schließen sich Unterkapitel zu „Streit und Gewalt“, „Not und Neid“ und „Zucht und Ordnung“ an. Der Verfasser bestätigt viele in anderen Städten gewonnene Erkenntnisse zu Kriminalität und Strafrecht. Die abweichenden Ergebnisse gehen auf die Unterschiede der politischen Verfassung und die Rechtstradition der Stadt zurück. Sie ergeben sich aber auch aus der spezifischen Frage nach dem Grund der Verobrigkeitlichung der sozialen Kontrolle. Der Görlitzer Stadtrat hat auch keine flexible und am Konsens der Bürgerschaft orientierte Justizpraxis entwickelt. Dies führte zu einer geringeren Effizienz der Strafgerichtsbarkeit und eine unzureichende Kontrolle alltäglicher Konflikte. Das Festhalten alter



Rechtstraditionen und das gewaltsame Austragen von Konflikten könnte nach einigen Indizien für den Nordosten des Alten Reiches typisch gewesen sein. Daher sind die in Görlitz untersuchten Vorgänge über die Grenzen der Stadt hinaus bedeutsam.

Die Arbeit schließt mit einem Quellen- und Literaturverzeichnis sowie einem Ortsindex zur Karte des Görlitzer Gerichtsbezirkes. Die Tabellen und Graphiken über die kriminellen Taten schaffen einen raschen Überblick über die Vorgänge. Die weiteren Forschungen zu den Autonomiestädten müssen nachweisen, ob der Verfasser seine Ergebnisse zu Recht zusammengestellt hat. Dabei kann ihm aber niemand mehr das mutige Aufgreifen einer neuen und richtungsweisenden Thematik nehmen.

*Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen*

CHRISTOPH HEYL, *A Passion for Privacy. Untersuchungen zur Genese der bürgerlichen Privatsphäre in London (1660-1800)*, München: Oldenbourg 2004 (Veröff. des Deutschen Historischen Instituts London 56), 574 S., 64,80 €.

Wie und wo entwickelte sich eine private Sphäre? Die Frage berührt zentrale Probleme der Neueren Geschichte, die eng mit dem (komplementären) Phänomen der Öffentlichkeit verbunden sind, aber auch auf die Genese einer bürgerlich geprägten Welt abzielen. Die Meinungen in der Forschungen gehen hier auseinander. Habermas, Ariès und Duby setzen diese Entwicklung im späten 17. und 18. Jahrhundert an; Sennett markiert diesen Schritt erst rund 100 Jahre später. Diese Debatte greift der Anglist und Historiker Christoph Heyl auf, der seine Auffassungen anhand des Beispiels London darlegt. Mit London rückt eine der ersten europäischen Metropolen in den Mittelpunkt, die nach dem großen Brand von 1666 – dem „Great fire“ – ihre mittelalterliche Bausubstanz wei-

testgehend verlor und städtebaulich im Laufe der kommenden Jahrzehnte ein völlig neues, modernes Gesicht erhielt. Diese sich neu entwickelnde städtische Topographie bot die Bühne, auf der der Autor Entstehung und Erscheinungsformen der Privatheit verfolgt. Indem er den Berichtszeitraum von der Zäsur 1666 bis an die Schwelle der Moderne um 1800 spannt, tendiert er deutlich zur Auffassung von Habermas, Ariès und Duby. Als Träger dieser neuen Privatheit werden hauptsächlich die so genannten „middle classes“ identifiziert.

Heyl spürt den verschiedenen Aspekten seines Themas nach, was auch die Gliederung seiner Studie bestimmt. Zunächst stehen die Schauplätze im Vordergrund, sowohl die urbanen Makroformen wie auch die häuslichen Mikrostrukturen. Dabei geht es gar nicht so sehr um architektonische Phänomene als vielmehr um die sozialen Bedingungen, die diese Bauformen im Kleinen wie im Großen beförderten und ermöglichten. Die Feuersbrunst von 1666 bereitete hier geradezu im Wortsinn eine „tabula rasa“, die für neue Vorstellungen von städtischem Leben und Wohnen Platz schuf. So wurde die wachsende Stadt selbst durch neue Verkehrsadern erschlossen und geöffnet, die Häuser selbst aber waren bestrebt, sich abzuschotten und Distanz zur äußeren städtischen Szenerie zu schaffen. Innerhalb der Häuser erfolgte eine immer größere Binnendifferenzierung der Räume; hier gab es nun u.a. öffentliche „parlours“, Empfangszimmer, aber eben auch ganz entrückte „closets“, in denen man keinesfalls Gäste empfing, sondern für sich blieb, meist um zu lesen und zu schreiben – Orte der Privatheit.

Das folgende Kapitel widmet sich den Personenkreisen, die in diesem sich immer weiter ausdifferenzierenden Lebens- und Wohnraum agierten. Ein Haus war von deutlichen Grenzen durchzogen: im Kern gab es nun einen Bereich, der allein der Familie vorbehalten war – die Dienerschaft sollte hier keinen Zutritt haben. Gleiches galt für Besucher, die nur noch in bestimmte Bereiche der Hauses Einblick erhiel-

ten; der Zutritt zu anderen Örtlichkeiten blieb ihnen vollkommen verwehrt. Zudem entwickelte sich eine neue Form der Besuchsetikette, derzufolge man Besucher unter Umständen erst gar nicht ins Haus ließ. Privatheit äußerte sich hier in deutlich defensiven Haltungen, die Diener nicht mehr als selbstverständlichen Teil der Hausgemeinschaft wahrnahmen und auch Besucher auf Distanz, wenn nicht sogar ganz vom eigenen Haus fern zu halten suchten.

Außerhalb der Privatheit in den Häusern entwickelte sich keineswegs, wie der nächste Teil erläutert, eine offene Gesellschaft. Vielmehr zeichnete sich das Phänomen der großstädtischen Anonymität ab, die mal neutral, mal feindlich erscheinen konnte. Sinnbild dieser Entwicklung war die Maske – für Frauen kam noch der Fächer hinzu –, womit man sich in Teilen der städtischen Öffentlichkeit bewegte (oder bewegen konnte). Masken trug man auf der Straße, in Parks und in Theatern. Paradoxerweise eröffnete gerade die Maske die Chance auf Kommunikation und Kontakt, wovon besonders Frauen profitierten, die sich ansonsten zunehmend auf die häusliche Rolle festgelegt fanden. Mit Maske oder Fächer vermochten sie gleichsam aus dem Verborgenen heraus zu kommunizieren, ohne gesellschaftliche Konventionen zu verletzen. Die Anonymität sprang auch auf die Publizistik über, insofern in den zeitgenössischen Periodika viele Londoner, auch Frauen, an öffentlichen Debatten partizipierten – aber eben anonym, aus dem geschützten privaten Raum des „closet“ heraus.

Das letzte Großkapitel reflektiert den Drang zur Privatheit in Zeugnissen der Kunst, dargestellt vor allem an Gemälden und in der Literatur. Hier finden sich eine Fülle von „conversation pieces“, Miniaturalereien, die dem privaten Blick folgten und, nach innen gewandt, die Privatheit festigten, während etwa Hogarths Bilderfolgen in Lebensbereiche fremder Menschen eindringen und über die Schwellen privater Grenzen hineingingen. Ähnliches leistete auch der Roman, der zunehmend Einblicke in imaginierte private Welten bot und damit die

Abgeschiedenheit häuslicher Privatheit durchbrechen half. Dabei spielte bei diesen Medien auch die bürgerliche Selbstvergewisserung eine große Rolle.

Die Studie selbst ruht auf einer breiten Quellenbasis, die Tagebücher, Briefe, „conduct books“, Sprachführer und Reiseberichte umfasst, dazu in weitem Umfang journalistische Texte und fiktive Literatur; auch viele zeitgenössische Abbildungen und materielle Quellen sind gewinnbringend ausgewertet worden. Einleuchtend ist, dass die Untersuchung im späten 17. Jahrhundert einsetzt, nach dem „Great fire“ in London. Das Ende des Berichtszeitraums ist nicht wirklich nachvollziehbar, wahrscheinlich gibt es gar kein Ende, sondern die hier beschriebenen Phänomene, die nur selten einen prozesshaften Verlauf widerspiegeln, haben offenbar eher Verweischarakter auf die Moderne schlechthin. Man kann dies als argumentativ offene Flanke sehen, da auch Vergleichsmomente nur schwer auszumachen sind; immerhin regen die durchweg sehr überzeugend vorgestellten Beobachtungen für sich genommen schon zur weiteren Beschäftigung mit dem Thema der Privatheit an.

Wichtig erscheint die Komplementarität der Phänomene: hier „private“, dort „public“, das eine kann es nicht ohne das andere geben. Auffällig ist der stark zurückhaltend, ja defensive Gestus alles Privaten; Privates erscheint stets als gefährdet und muss immer wieder neu sichergestellt werden. Sehr einleuchtend findet sich daher die Frau – in der Öffentlichkeit der Stadt zahllosen Gefährdungen ausgesetzt – in die private Sphäre zurückgesetzt und dort geborgen, allerdings auch in ihr gefangen. Überhaupt stellt sich die Stadt häufig in ihrem Gefahrenpotential dar, das vor allem die Flucht ins Private nahelegt. Neue soziale Fragmentierungen werden sichtbar, besonders deutlich in der neuen Abwehrhaltung gegenüber der Dienerschaft, der die bürgerliche Welt mit wachsendem Misstrauen begegnet.

Insgesamt besticht die Arbeit dadurch, dass sie soziale Verhaltensmuster im Alltagsleben

freilegt und auf Mentalitäten im urbanen Umfeld verweist.

Dabei stellt das Beispiel London einen historischen Sonderfall dar. Die schiere Größe ließ die Metropole schon für die Zeitgenossen im Vergleich zu anderen europäischen, aber auch englischen Städten einzigartig erscheinen. London war auch innerhalb der englischen Gesellschaft ein besonderer sozialer Raum, kaum vergleichbar mit dem übrigen Land. Auch wenn man die Londoner Befunde in keiner Weise eins zu eins auf andere Städte und Gesellschaften übertragen kann, wird man London im 18. Jahrhundert wie auch England insgesamt gerade in wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Hinsicht eine Schrittmacherfunktion und auch Vorreiterrolle für gesamteuropäische Entwicklungen zuweisen müssen. Dabei sind mit Blick auf die Genese der Privatheit weniger die spezifischen Eigenheiten Londons von Belang als die sozialen Konstellationen und Mechanismen, die hier zu beobachten sind. Insofern hält diese Studie über die bürgerliche Privatsphäre wichtige Befunde bereit, die mit den Ergebnissen der Bürgertumsforschungen für die Verhältnisse in anderen Regionen und Städten im späten 18. und 19. Jahrhundert abzugleichen sind.

*Michael Kaiser, Köln*

BETTINA TÖGEL, *Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre*. Zürich: Chronos Verlag 2004, 427 S., graph. Darst., 68,- CHF, 44,80 €.

Die an der Universität Bern im Wintersemester 2002/03 eingereichte und nunmehr veröffentlichte Dissertation von Bettina Tögel untersucht den Aufgabenbestand und die Aufgabenentwicklung sowie die damit verbundenen Organisationsveränderungen der Stadtverwaltung Bern. Tögel greift demnach ein heute viel dis-

kutiertes Thema auf und bereichert die Debatte durch einen historischen Beitrag. Mit der Wahl des Untersuchungszeitraumes von 1832 bis 1920 gelingt es der Autorin, den Bogen weit zu spannen, um die entsprechenden Wandlungen aufzuzeigen. Tögel verfolgt vor allem zwei Fragestellungen: Zum einen geht es um die Feststellung des Zeitpunktes und das Aufzeigen der Gründe für die Aufnahme neuer Aufgaben, die zur Ausweitung der Verwaltung geführt haben. Zum anderen wird die Organisation der Kommunalverwaltung und die Modernisierung der Regierung hinterfragt, wobei besonderes Augenmerk auf das Wechselverhältnis zwischen Aufgabenwandel und Struktur gelegt wurde. Besonderes Interesse wird auch der Einführung der politischen Partizipation entgegengebracht. In einem ersten Kapitel beschreibt Tögel die Modernisierung des Regierungs- und Verwaltungssystems sowie die Entstehung der Parteienlandschaft und der lokalen Interessengemeinschaft. Das zweite Kapitel widmet sich den Fragen der Urbanisierung: Es geht um Bevölkerungswachstum, räumliche Ausdehnung, Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie um die soziale Segregation. Die dann folgenden sechs Kapitel bilden den eigentlichen Hauptteil der Arbeit. In ihnen setzt sich Tögel mit der Entwicklung der einzelnen Verwaltungszweige auseinander. Neben Städtebau, Sozial- und Bildungspolitik betrachtet sie Ordnung und Sicherheit, Finanzierung und innere Verwaltung und erfasst somit die gesamte Breite der kommunalen Aufgaben. Dabei wird jeweils auf die Modernisierung bereits bestehender und auf die Entwicklung neuer Aufgaben eingegangen und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Verwaltung aufgezeigt. Diese Zielstellung verfolgt Tögel konsequent. Sie zeigt, wie die Stadtverwaltung Bern die neuen Gegebenheiten aufgreift, sich mit ihnen eingehend beschäftigt und sich in diesem Prozess selbst entwickelt. Ein noch stärkeres Herausarbeiten der Etappen und wenigstens punktuell ein stärkerer Blick in die Funktionsweise der Verwaltung wäre wünschenswert gewesen. Tögel hat mit ih-

rer Dissertation eine Arbeit vorgelegt, die am Beispiel der Kommune Bern die Entstehung der modernen Stadt und den Anteil und Einfluss der Verwaltung auf die ablaufenden Prozesse nachvollziehbar macht. Umfangreiches Zahlenmaterial belegt die Ergebnisse, eine ausführliche Bibliographie weist die verwendeten Quellen und Literatur nach und ein Register erschließt die Untersuchung.

Anett Müller, Leipzig

ROGER DIENER / JACQUES HERZOG / MARCEL MEILI / PIERRE DE MEURON / CHRISTIAN SCHMID, *Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait*, Basel: Birkhäuser-Verlag 2006, 1016 S., über 1.000 Abb., 1 Faltkarte, 44,90 €.

Diese in drei Teilbänden vorgelegte Publikation ist eine Herausforderung. In der Zusammenarbeit mit vielen Studenten und Mitarbeitern haben vier prominente Architekten und ein Geograf sich der Aufgabe gestellt, die Schweiz zu porträtieren. Diese Arbeit ist die erste umfassende Arbeit des 1999 gegründeten EH Studio Basel, das inzwischen als „Institut Stadt der Gegenwart“ ein offizielles Institut der ETH Zürich ist. Durch hervorragende Fotografien illustriert, wird die Schweiz in vielen Karten und Beschreibungen erfasst, werden geschichtliche Spuren, Gemeindegrenzen, Bevölkerungsdichten, Verkehrsströme, Wirtschaftsbeziehungen, Sprachgrenzen, Religionszugehörigkeiten und kulturelle Einflüsse dargestellt und einander überlagert. Die Autoren versuchen die Ergebnisse zusammenzufassen, indem sie fünf Typologien als „urbane Potenziale“ aus der Analyse destillieren: Metropolitanregionen, Städtenetze, die „Stillen Zonen“, die „Alpinen Brachen“ und die „Alpinen Ressorts“.

Eine Besonderheit der Schweiz ist ihr Festhalten an kommunalverfassten Organisationsformen des gesellschaftlichen und politischen

Lebens. Zu den wichtigen Schlüssen, die die Autoren ziehen, gehört, dass die Schweiz dank ausgerechnet dieser Besonderheit zu einer flächendeckend urbanisierten Zone geworden sei. Dabei wird vor allem auf das Verständnis von Henri Lefebvre des Städtischen rekurriert, um die These zu stützen. Die Differenz, die Lefebvre als ein Wesen des Städtischen ausmacht, werde durch diese kleinteilige Verfasstheit an jedem Ort in der Schweiz produziert.

Die Autoren adaptieren regionalplanerische und geografische, historische und soziologische Aufgaben, ohne dabei aber die Ansprüche der jeweiligen Disziplin zu erfüllen. Die Koketterie der Einleitung, man habe etwas Radikales und gleichzeitig Einfaches und beinahe Selbstverständliches gemacht, illustriert die Rechtfertigungsnot, derer sich die Autoren bewusst sind. Kritik macht dies zunächst leicht. Ästhetisch zwar auf höchst ansprechendem Niveau, finden sich doch viele Karten mit unvollständigen Legenden, unzureichend belegte geschichtliche Interpretationen, methodisch nicht nachgewiesene Erhebungen, Fotos ohne Bildunterschriften. In einer Mischung aus empirischem und phänomenologischem Vorgehen müssen die Autoren, um etwas zu beschreiben, das ihnen wichtig ist, was sie in konventionellen Methoden aber nicht erfassen können, zu vagen Begriffen Zuflucht nehmen. Das erleichtert nicht immer das Verständnis. Ob „Spin“, oder „Verborgene Zonen“ – nicht immer ist erhellt, was damit bezeichnet werden soll. Auch wird man den Verdacht nicht los, dass Studien stützen, was sie zeigen sollen, dass namentlich die Sympathie für Lefebvres Theorie das Ergebnis beeinflusst. Aber die Herausforderung besteht nicht darin, dies zu kritisieren und damit die gemachten Beobachtungen zu verwerfen.

Man lese das Buch wie ein Essay, wie eine Position, wie eine Anregung, gewohnte Pfade zu überdenken, nach neuen Methoden zu forschen, nach den Lücken zu fragen.

Christian Holl, Stuttgart

KERSTIN DÖRHÖFER, *Pionierinnen in der Architektur. Eine Baugeschichte der Moderne*, Tübingen, Berlin: Ernst Wasmuth Verl., 2004. 222 S., 290 Abb., 29,80 Euro.

Eine Baugeschichte der Moderne - musste die jetzt, zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch geschrieben werden? Der Untertitel weist darauf hin, dass es sich hier um eine andere Baugeschichte handelt, eine neue oder weitere Baugeschichte, die so bisher nicht geschrieben worden ist. Mit ihrem Buch „Pionierinnen in der Architektur“ legt die Professorin und Architekturtheoretikerin Kerstin Dörhöfer, die an der Berliner Universität der Künste forscht und lehrt, erstmals eine umfassende Baugeschichte aus der Perspektive der Frauen vor, die seit dem frühen 20. Jahrhundert begonnen haben, ihren Beitrag zum Werk und zur Disziplin der Architektur zu leisten.

Die Autorin untersucht die Geschichte der ersten Architektinnen in Deutschland und ihres Werkes, das zwischen 1907 und 1949 entstanden ist, sowie dessen (mangelnde) Überlieferung. Vom Einstieg in die Profession nach dem Kampf um die Zulassung zum Studium im Kaiserreich und den Diskussionen, ob sich Frauen für den Architekturberuf überhaupt eigneten, führt die Untersuchung von den ersten Pionierinnen Emilie Winkelmann und Elisabeth von Knobelsdorff in Berlin zur zweiten Generation von Architektinnen in den 1920er und frühen 1930er Jahren. Es wird gezeigt, dass zur damaligen Avantgarde auch Frauen zählten, die einen wichtigen Beitrag zu den Reformbewegungen geleistet haben. Mit Nationalsozialismus, Krieg und den ersten Wiederaufbauplanungen nach 1945 endet die Zeit des Aufbruchs und die Dokumentation der Pionierinnen in der Architektur.

Neben Namen wie Eileen Gray, Margarete Schütte-Lihotzky, Ella Briggs oder Lilly Reich, die zu den Persönlichkeiten zählen, die in der Architekturgeschichte ihren mehr oder weniger festen Platz haben, werden auch Leben und

Werk bisher weniger zur Kenntnis genommener Architektinnen wie Stefanie Zwirn, Gretel Norkauer, Paul Maria Canthal oder Martina Richter dokumentiert. Entstanden ist ein ansehnliches Kaleidoskop des Beitrags von Frauen zu einer Disziplin, die nach wie vor von Männern dominiert wird und deren Geschichte bisher allenfalls bruchstückhaft aufgearbeitet worden ist.

Die Leserin und der Leser erfahren, dass die Architektinnen nicht nur im Wohnungsbau, häufig ausgehend von den spezifischen Anforderungen schwangerer, lediger oder allein erziehender Frauen, tätig wurden, sondern mit der ersten promovierten Architektin Marie Frommer auch Gelegenheit hatten, Geschäftshäuser zu entwerfen und so mit ihrem Werk bis in das Zentrum der Stadt vorzurücken. Wie man es von Kerstin Dörhöfer nicht anders gewohnt ist, wird mit den „Pionierinnen in der Architektur“ ein sorgfältig recherchiertes und umfassend informierendes Werk vorgelegt, das unter den Geschichtsbüchern der modernen Architektur bisher seinesgleichen sucht.

Mit dem Werk wird nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur Grundlagenforschung der Architekturdisziplin geleistet, sondern auch eine empfindliche Lücke der geschriebenen Architekturgeschichte geschlossen. Dies geschieht zu einem Zeitpunkt, an dem Architektinnen auf eine fast 100-jährige Geschichte zurückblicken können und Frauen wie Männer zu etwa gleichen Anteilen im Architekturstudium vertreten sind. Die Forscherin Kerstin Dörhöfer widmet sich systematisch den gesellschaftlichen Bedingungen, in denen der Einstieg in die Architekturdisziplin für Frauen möglich wurde und konzentriert sich dabei insbesondere auf die Impulse, die von der Metropole Berlin ausgegangen sind. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Werk nicht nur gebührend zur Kenntnis genommen wird, sondern auch seinen Platz findet neben den Klassikern der modernen Architekturgeschichte.

Barbara Zibell, Hannover

Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege  
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

**Heft 2/2007**

BAG - Verlag

Dirk Schubert  
Dolphin Square London

Katharina Brichetti  
Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt

Henning Nuissl  
Suburbanisierung um Leipzig und Berlin

Volkmar Eidloth  
Stadthistorische Bestandsanalyse

Martin Heintel  
Stadtplanung in New Orleans

Johann Jessen  
Otto-Borst-Preis 2007

# Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt  
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler,  
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

## Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) - PROF.  
DR. AUGUST GEBESSLER (Geschäftsführer der  
AG Die alte Stadt e.V.).  
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,  
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.  
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS  
GESTRICH, Deutsches Historisches Institut,  
London - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,  
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und  
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie  
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,  
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof.  
Dr. Rainer Jooß, Esslingen - PROF. DR. URSULA  
VON PETZ, RWTH Aachen - VOLKER ROSCHER,  
Architektur Centrum Hamburg - PROF. DR.  
JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg - PROF. DR.  
DIETER SCHOTT, TU Darmstadt, Institut für  
Geschichte - PROF. DR. HOLGER SONNABEND,  
Universität Stuttgart, Historisches Institut.

## Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die  
Redaktionsadresse erbeten:  
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.  
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.  
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de  
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-  
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden  
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

## Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

## Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-  
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- 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 Verlag oder der Redak-  
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-  
gangen sein.

## Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),  
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.  
Tel.: 07151/2766-45, Email: [info@bag-verlag.de](mailto:info@bag-verlag.de)  
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht  
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt  
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-  
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-  
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht  
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung  
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die  
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-  
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-  
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das  
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen  
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das  
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.  
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge  
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der  
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des  
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des  
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in  
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-  
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-  
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden  
Printed in Germany. ISSN 0170-9364  
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-010-4



**ABHANDLUNGEN**

- DIRK SCHUBERT, Dolphin Square London. Modell für eine kompakte Stadt und einen zukünftigen Wohnungsbau? ..... 91
- KATHARINA BRICHETTI, Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt. Von der „analogen“ Stadt zur „kritischen Rekonstruktion“ ..... 111
- HENNING NUISSL, Suburbanisierung um Leipzig und Berlin. „Heile Welt“ und „Clash of Cultures“ ..... 119
- VOLKMAR EIDLOTH, Stadthistorische Bestandsanalyse. Geschichte - Theorie - Praxis ..... 131

**FORUM**

- JOHANN JESSEN, Otto-Borst-Preis 2007. Vergabe des Wissenschaftspreises in Solothurn/Schweiz ..... 146
- Otto-Borst-Preis 2008. Auslobung des Preises für Stadterneuerung ..... 149
- MARTIN HEINTEL, Stadtplanung in New Orleans - ein Lokalausgang. „Public Good“ and „Public Need“ ..... 151
- AUTOREN** ..... 157

**BESPRECHUNGEN**

- KONRAD ACKERMANN / HERMANN RUMSCHÖTTEL (Hrsg.), Bayerische Geschichte. Landesgeschichte in Bayern (*Max Plassmann*) ..... 158
- KARLHEINZ BLASCHKE (Hrsg.), Geschichte der Stadt Dresden, Bd. 1 (*Immo Eberl*) ..... 159
- REINER GROSS / UWE JOHN (Hrsg.), Geschichte der Stadt Dresden, Bd. 2 (*Immo Eberl*) ..... 160

|                                                                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| HERMANN KNELL, Untergang in Flammen. Strategische Bombenangriffe und die Folgen im Zweiten Weltkrieg ( <i>Winfried Mönch</i> ) .....                                           | 161 |
| KERSTIN KÄHLING, Aufgelockert und gegliedert. Städte- und Siedlungsbauten 50er und frühen 60er Jahre in der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn ( <i>Jörg Derksen</i> ) ..... | 162 |
| WOLFGANG PEHNT, Deutsche Architektur seit 1900<br>( <i>Robert Kaltenbrunner</i> ) .....                                                                                        | 163 |
| EVA-MARIA BARKHOFEN (Hrsg.), Ost-Berlin und seine Bauten.<br>Fotografien 1945 - 1990 ( <i>Thomas Wolfes</i> ) .....                                                            | 166 |
| ROLF PRIGGE/THOMAS SCHWARZER, Großstädte zwischen Hierarchie,<br>Wettbewerb und Kooperation ( <i>Thomas Wüst</i> ) .....                                                       | 168 |
| HARALD BODENSCHATZ, Renaissance der Mitte.<br>Zentrumsumbau in London und Berlin ( <i>Helmut Böhme</i> ) .....                                                                 | 169 |

Dirk Schubert

## **Dolphin Square London**

### ***Modell für eine kompakte Stadt und einen zukünftigen Wohnungsbau?***

#### **1. Einleitung**

In London beeindrucken den Besucher immer wieder die ausufernden Vorstädte, die endlosen, monotonen Reihenhaussiedlungen. Dieser englische Pfad der (Sub-)Urbanisierung<sup>1</sup> steht scheinbar dem kontinentaleuropäischen Modell des Geschosswohnungsbaus diametral gegenüber. In England und Wales leben derzeit etwa zwei Drittel der Bevölkerung in Reihen- oder Doppelhäusern, etwa 15% in Einzelhäusern und nur eine kleine Minderheit in Etagenwohnungen.<sup>2</sup> Deutsche Kritiker der hiesigen Mietskasernen waren um 1900 voller Lob für den englischen Reihenhaustypus. „Die [englischen] Hausformen sind in wirtschaftlicher, sozialer und gesundheitlicher Hinsicht den deutschen haushoch überlegen“, schrieb der bekannte Wohnungsreformer Rudolf Eberstadt.<sup>3</sup>

Die dem englischen Kultur-, Lebens- und Wohnideal des Reihenhauses („my home is my castle“) geschuldete Bauweise gerät inzwischen in die Kritik. Sie generiert wenig nachhaltige und unökologische Bau- und Siedlungsformen sowie hohe Kosten für die Erschließung und Anlage von Infrastrukturen. Neue, mietpreisgünstige („affordable“) Wohnungen, Geschosswohnungen und kompakte, dichtere Bebauungen sind daher neuerdings gefragt, und zunehmend wird die Tradition des Reihenhauses in Frage gestellt. Verweise auf die vorgeblichen Vorzüge der „europäischen Stadt“ sind dabei groß in Mode. Positive Konnotationen von Kompaktheit, städtischer Dichte, Nutzungsmischung und einem hohen Stellenwert des öffentlichen Raumes schwingen dabei mit.<sup>4</sup> Als Feindbild wird auf die amerikanischen Metropolen verwiesen, die von Verkehrschaos und Suburbanisierung, Urban Sprawl, krebsartigen Wucherungen, Unplanbarkeit und Landschaftsverbrauch geprägt seien. Derartige Städte hätten kein Zentrum

1 H. Bodenschatz, Entwicklungspfade des bürgerlichen Wohnungsbaus, in: *Wüstenrot Stiftung* (Hrsg.), *Wohnen im Eigenheim in der Stadt*, Stuttgart und Zürich 2004, S. 10.

2 St. Muthesius, *Das englische Reihnhaus*. Die Entwicklung einer modernen Wohnform, Königstein im Taunus 1990, S. X.

3 R. Eberstadt, *Die städtische Bodenparzellierung in England und ihre Vergleichung mit deutschen Einrichtungen*, Berlin 1908, S. 57.

4 Vgl. W. Siebel, *Die europäische Stadt*, Frankfurt/M. 2004.

mehr und quasi ihr Inneres nach außen gekehrt. Von der Stadt ohne Zentrum, von der „Doughnut-City“ mit einem Bevölkerungskrater in der Mitte ist die Rede. Eine Scheidung von Stadt und Land mit einem Zentrum von Markt und Kirche würde dagegen - zugespitzt formuliert - die „europäische Stadt“ ausmachen. Diese romantisierende Vorstellung hat inzwischen auch in Kontinentaleuropa längst der Realität der „Zwischenstadt“ - einer polyzentrischen Struktur der Ungleichzeitigkeiten - Platz gemacht.

Nachdem jahrelang Einwohnerverluste in London zu verzeichnen waren, boomt die britische Hauptstadt inzwischen wieder. Nun werden Beispiele aus Europa und das Gegenmodell der „europäischen Stadt“<sup>5</sup> bemüht, um Konzepte und Lösungen für einen kompakteren, zukunftsfähigen Wohnungsbau zu propagieren.<sup>6</sup> London entspricht - verglichen mit kontinentaleuropäischen Städten - eher dem Typus der „angloamerikanischen“ Stadt mit längerer Suburbanisierungsgeschichte. London weist indes viele Merkmale auf, die eher der „amerikanischen Stadt“ zugeschrieben werden. Als dominierende Wohnform setzte sich das Reihenhaus durch, und die Stadtmorphologie wird durch die Reihenhaussiedlungen der Vorstädte bestimmt. Es wurde gefragt: „what is London“ und damit auf die Strukturlosigkeit der räumlichen Masse der Metropole verwiesen. „There is no logic to London, it is both a collection of villages slung chaotically together and it is an idea, almost a metaphysical entity in the minds of those who contemplate it.“<sup>7</sup> St. E. Rasmussen<sup>8</sup> hat in diesem Kontext von London als der „einzigartigen Stadt“ gesprochen.

Der Geschosswohnungsbau bildete bisher in London nur ein kleines Wohnungsmarktsegment: Einkommensschwächeren Haushalten wurden mietpreisgünstige Wohnungen im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus („Council Housing“) und häufig im Zuge von Slumsanierungsmaßnahmen zugewiesen. Zunehmend bietet er aber auch ein Wohnmodell für wohlhabende Bevölkerungsschichten, die selbstbestimmt urbanes Leben und Wohnen präferieren, vielfach auch verwirklicht durch Zweitwohnungen.

In diesem Beitrag wird ein Beispiel für kompakten, innerstädtischen Geschosswohnungsbau im Zentrum London mit hoher Dichte und einem besonderen Entstehungs-, Entwicklungs- und Aneignungsprozess analysiert. Der Dolphin Square ist ein einzigartiges Wohnbauprojekt mit einer ungewöhnlichen Bewohnermischung. Die Eigentums-, Miet- und Pachtverhältnisse sowie die Besonderheiten der Bewirtschaftung und Verwaltung des Dolphin Square spiegeln die Besonderheiten des britischen Rechtssystems und die Umbrüche der Wohnungspolitik der letzten Dekaden wider.

5 D. Schubert, Mythos „europäische Stadt“. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs, in: *Die alte Stadt* 4/2001, S. 270 ff.

6 Vgl. *Mayor of London*, Housing for a Compact City, London 2003. Das in diesem Beitrag konkreter ausgeführte Beispiel Dolphin Square wird – neben vielen ausländischen Beispielen – als Beispiel aus London in dem Band als vorbildhaft aufgeführt, allerdings mit der irreführenden Notiz: „1236 flats, all privately owned“ (S. 37).

7 Zit. nach M. Hebbert, *London. More by Fortune than Design*, Chichester, New York 1999, S. 9.

8 St.E. Rasmussen, *The Unique City*, London 1982 (zuerst 1934).

## 2. London – „miracle or monster“?

Schon in den 1820er Jahren beschrieb William Cobbett London mit seiner Bevölkerung von damals 1,5 Mio. Einwohnern als „The Great Wen, a cancer-like growth on the face of Britain“. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts richtete sich das Wachstum noch vorwiegend „nach Innen“ und wurde durch dichtere Bebauungen aufgefangen, jedoch mit der Folge von Überbelegung und hygienischen Problemen. Zunächst waren es nur betuchte Stadtbürger, die sich vorstädtische Lust- und Sommerhäuser in reizvoller landschaftlicher Umgebung bauten. Bald aber produzierten Bauspekulanten massenhaft Reihenhäuser für die Mittelschicht und das Wachstum richtete sich „nach Außen“. Reihenhausbauungen mit geringerer Dichte entstanden, welche nach den jeweiligen Ortsstatuten („bye-law-housing“) - in London mit einer sägenartig gezackten Rückseite - und je nach sozialer Schichtung mit kleinen Vorgärten gebaut wurden.<sup>9</sup>

Als Königin Victoria 1901 verstarb, hatte London im Verwaltungsbereich des London County Council (LCC) bereits eine Bevölkerung von 4,5 Mio., und weitere 2 Mio. lebten im Umkreis der Metropole. Ein Fünftel der Bevölkerung von England und Wales lebte inzwischen in der „monster city“. Unter den „push and pull Faktoren“ waren es vor allem Arbeitsgelegenheiten, die Menschen vom Lande nach London zogen und zugleich den Exodus der Mittelschichten aus der Stadt in die Vororte beförderten. Ein Beobachter schrieb 1907: „I never found the end of London.“<sup>10</sup>

Die Ver-Vorstädterung begann mit dem Auszug der Oberschichten und später der Mittelschichten aus dem Zentrum Londons. Waren es zunächst individuell gestaltete Einzelhäuser für besondere Bedürfnisse der Vorstädter, folgten bald massenweise Einzel- und Reihenhäuser „von der Stange“. „A modern suburb is a place which is neither one thing nor the other; it has neither the advantage of the town nor the open freedom of the country, but manages to combine in nice equality of proportion the advantages of both.“<sup>11</sup>

Die räumliche Entkopplung von Wohnen und Arbeiten erforderte zunehmend längere Pendlerwege für die Erwerbstätigen. Das vorstädtische Reihnhaus mit Gärtchen wurde dabei als weiblicher Lebensmittelpunkt, als Zentrum und Stolz von Privatheit und Familie geschätzt. In der männerdominierten Gesellschaft konnte der Vorort als Ort der Rückzugsmöglichkeit und Intimität für den Haushaltsvorstand gegenüber den Anforderungen des städtischen Arbeitsalltages kultiviert werden. Der Abschied von der

9 H. Heineberg, Großbritannien, Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Gotha 1997, S. 274.

10 J. White, London in the twentieth century, A city and its people, London 2004, S. 24.

11 Zit. nach: F.M.L. Thompson (Ed.), The rise of Suburbia, Leicester 1982, S. 3. Dyos hat wohl als erster Forscher in seiner detaillierten Studie über den Londoner Vorort Camberwell dieses negative Bewertungsparadigma durchbrochen, die Besonderheiten und Vielfältigkeit der Vororte herausgearbeitet und sie als lohnenden Forschungsgegenstand gekennzeichnet. Vgl. H.J. Dyos, The Victorian Suburb, A Study of the Growth of Camberwell, Leicester 1961.

„gefährlichen“, schmutzigen, ungeliebten und lauten Stadt mit ihren überfüllten Wohnblocks sowie die propagierte Zuwendung zur Natur und zum „sicheren“ Lande, zumeist realisiert mit einem kleinen Gärtchen („house-with-a-garden“), fielen nicht schwer.<sup>12</sup>

Modellbildend für die Abkehr vom Moloch London war die von der Sozialreformerin Henrietta Barnett (1851-1936) initiierte, in umgebendes Grün eingebettete Vorstadtsiedlung Hampstead Garden Suburb (1906), an deren Planung Raymond Unwin<sup>13</sup> maßgeblich beteiligt war. Stellte sich Hampstead „nur“ als eine gartenstadtähnliche Vorortsiedlung dar, so dokumentierte die Gründung von Letchworth (1903)<sup>14</sup> und später Welwyn Garden City (1919), dass Ebenezer Howards Idee der Gartenstadt nicht nur ein theoretisches Konstrukt war, sondern auch in die Realität umgesetzt werden konnte. Objekt von unzähligen Besichtigungsreisenden, in fast jedem städtebaulichen Lehrbuch reproduziert und in allen Fachzeitschriften dokumentiert, spiegelten diese Siedlungen Leitbildvorstellungen der Planer wider, die auf eine Idylle und heile Welt abgeschlossener, nachbarschaftlicher Siedlungseinheiten der Mittelschichten sowie bessere Lebens- und Wohnbedingungen abzielten. Aber das ambitionierte und visionäre Gartenstadtmodell – mit seinen sozialen und baulich-räumlichen Implikationen – sollte am Stadtrand von London zum „urban sprawl“ degenerieren.

Grundstücksmakler, Immobilienspekulanten, Bauhandwerker, Bahngesellschaften, verkaufswillige Grundeigentümer, Philanthropen und Wohnungsreformer sowie der London County Council bildeten ein mächtiges Bündnis zur Förderung der Suburbanisierung.<sup>15</sup> In einer Broschüre werden die Vorstädte wie folgt beworben: „The Suburban Homes of London! Wonderful London! No place on earth has more varied and beautiful surroundings.“<sup>16</sup> Innovationen im Verkehrssektor hatten entgrenzende Wirkungen und gaben der Suburbanisierung neue Impulse. Die Randwanderung bis zum Ersten Weltkrieg hatte für Angestellte erschwingliche, effektive Transportmittel vorausgesetzt: Den Vorort- und Pferdeeisenbahnen folgten U-Bahnen und elektrische Straßenbahnen. Sie beschleunigten den Prozess und determinierten das räumliche Strukturmuster der Ver-Vorstädterung entlang dem System der Bahn- und Straßenbahnlinien. Nur eine Minderheit von Experten und Lokalpolitikern sah in dem von der Verkehrstechnik dominierten Strukturmuster der Suburbanisierung ein Problem. Das Wohnen im Vorort hielt die Neubewohner von den „Gefahren der Großstadt“ fern und galt als „gesund“. Gleichzeitig symbolisierte es beruflichen und gesellschaftlichen Aufstieg.

Die engen, dicht überbauten innenstadtnahen Quartiere mit überbelegten Wohnungen, das Lebensumfeld der „dangerous classes“, galt es im Rahmen von Slumsanierungs-

12 H. Bodenschatz (s. A 1), S. 14; A.A. Jackson, *Semi-Detached London. Suburban Development, Life and Transport, 1900-39*, Didcot 1991 und A. Saint, (Introduction) *London Suburbs*, London 1999.

13 M. Miller, Raymond Unwin. *Garden Cities & Town Planning*, London 1992, S. 78-104.

14 M. Miller, *Letchworth. The First Garden City*, Shopwyke Manor Barn 2002.

15 P.L. Garside, *London and the Home Counties*, in: F.M.L. Thompson, *The Cambridge Social History of Britain 1750-1950*, Vol. 1 *Regions and Communities*, Cambridge 1990.

16 W.Sp. Clark, *Suburban Homes of London. A Residential Guide*, London, 1881, S. V.

maßnahmen zu „gesunden“ und damit Sozial- und Wohnungsreform mit paternalistischen Konzepten zu verbinden. Der deutsche Sozialreformer Faucher charakterisierte die Versuche, die Londoner „an Stockwerks-Wohnungen zu gewöhnen“, gar als verunglückte Experimente und Quacksalberei.<sup>17</sup> Bei den seltenen, neu errichteten Mietwohnblocks für die Mittel- und Oberschicht, auch „French Flats“ genannt, wurde auf negative moralische Seiten der Pariser Mietwohnungen verwiesen.<sup>18</sup>

Der Indikator von hohen Behausungsziffern in London wurde von englischen Wohnungsreformern und Protagonisten der Dezentralisierung als Beleg für die Notwendigkeit der „Ausdünnung“ und Auflockerung angeführt. Ein statistischer Vergleich bezogen auf die Anzahl der Bewohner pro Haus ergibt indes als Indikator der Wohnweise für London (7,9) im internationalen Vergleich deutlich niedrigere Werte als in anderen Großstädten. Die Ziffer lag in Paris mehr als dreimal so hoch wie in London, und in deutschen Großstädten wie Berlin und Hamburg betrug sie um 1900 etwa 50 bzw. 24.<sup>19</sup> Während in Großbritannien und London eine Bauweise mit Einfamilien- und Reihenhäusern dominierte, war es in Europa die Mietskaserne in Form des Geschosswohnungsbaus. Dies spiegelte sich auch in den Wohndichten (Personen/pro Quadratkilometer) wider: London 12.500, Berlin 19.000 und Paris 30.000.<sup>20</sup> Für London bildet die aufgeführte „hohe“ Behausungsziffer damit im internationalen Vergleich kein belastbares Argument.<sup>21</sup> Die deutschen Wohnungsreformer führten umgekehrt die niedrigeren Behausungsziffern in London und England gar als Vorzug auf, dem es nachzueifern galt.<sup>22</sup>

Die Wurzeln der LCC-„Ausdünnungspolitik“ reichen in die Zeit der raschen Verstädterung Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Dieser Schock, verbunden mit der Bedrohung durch die Slums und der Ausbreitung von Krankheiten und Seuchen, hatte nachhaltige Wirkungen gezeitigt. Viele Publizisten hatten die Nachteile der Großstadt und die Vorzüge des Landlebens beschrieben. Der LCC wurde in einer Phase begründet, als der Ruf nach Auflockerung der dicht bebauten Kernstadt - des Molochs London - immer lauter wurde. Der Wohnungsreformer G.S.W. Swinton veröffentlichte 1910 ein Pamphlet, in dem er alle großstadtfeindlichen Argumente bemühte. Er begründete diese beispielsweise mit den physischen Unzulänglichkeiten der Menschen der „Stadt-

17 J. Faucher, Vergleichende Culturbilder aus den vier europäischen Millionenstädten (Berlin-Wien-Paris-London), Hannover 1877, S. 438.

18 J.N. Tarn, French Flats for the English in nineteenth-century London, in: A. Sutcliffe, Multi-Storey Living. The British Working-Class Experience, London 1974, S. 19 ff.

19 R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., Jena 1917, S. 6.

20 G. Kemmann, Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen, Berlin 1892, S. 12.

21 D. Schubert, Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig 1977, S. 32.

22 Vgl. G. Fehl, Englischer Arbeiterwohnungsbau und Berliner Baublockreform um 1890, in: K. Schwarz (Hrsg.), Berlin: Von der Residenzstadt zur Industriemetropole, Bd. 1, Aufsätze, S. 279 ff.



rasse“ und den politischen Gefahren der Zusammenballung von Menschenmassen.<sup>23</sup> Lange vor dem Ersten Weltkrieg hatte sich das wirkungsmächtige Paradigma der Großstadtfeindlichkeit und der Notwendigkeit der „Gesundung“ problematischer Dichten herausgebildet. „Entartung“ der Arbeitermassen in der Großstadt wurde befürchtet, und frische Landluft sowie gesunde Wohnumgebung schienen probate Gegenmittel.

### 3. Spekulative Stadterweiterung: Pimlico

Die einheitliche Planung, Erschließung und Bebauung unterschiedlicher Typen von Vororten in London ist vor allem durch die Grundbesitzverhältnisse zu erklären. Die bedeutenden Landeigentümer, denen umfangreiche und heute zentrumsnahe Güter gehörten, verpachteten diese Areale langfristig zur Erschließung und Bebauung an Spekulanten. Der einheitliche Charakter von Stadtteilen wie Bloomsbury, Covent Garden oder Clerkenwell war durch die Anlage von Straßen, Plätzen, die Parzellierung und die Verwendung von Baumaterialien vorgegeben.<sup>24</sup> Zwischen Eigentümer („Landlord“) und Pächter wurden Vereinbarungen über Art und Weise der jeweiligen Bebauung getroffen, die wiederum die Struktur vieler Stadtquartiere entscheidend prägten.<sup>25</sup> Ging es um kurzfristige Gewinninteressen der Grundeigentümer, waren häufig dichte Überbauung und schlechte Bauweisen die Folge. Kamen Unterverpachtungen und Überbelegung hinzu, waren die Gebäude schnell abgewirtschaftet.<sup>26</sup> War hingegen eine eher langfristige Werterhaltung beabsichtigt, wurde auf eine aufgelockerte und anspruchsvollere Bebauung Wert gelegt, um letztlich auch entsprechende „vornehme“ Bewohner-schichten anzuziehen.

Der Stadtteil Pimlico in London, südwestlich von Westminster und nördlich an der Themse gelegen, wurde im 19. Jahrhundert von dem Bau- und Grundstücksspekulanten „Masterbuilder“ Thomas Cubitt (1788-1855)<sup>27</sup> erschlossen.<sup>28</sup> Cubitt, der „Baron Haussmann unter den Londoner Bauspekulanten“,<sup>29</sup> hatte seit 1825 große Areale des Marschlandes in der Nähe des 1860-1875 gebauten Bahnhofes Victoria von Lord Grosvenor erworben, parzelliert, bebaut und teilweise weiter veräußert. Das vormalig sumpf-

23 G.S.C. Swinton, *Spread the People*, London Municipal Society, London 1910.

24 D.J. Olsen, *Town Planning in London, The Eighteenth and Nineteenth Centuries*, New Haven & London 1982, S. 8.

25 D. Schubert (s. A 21), S. 29.

26 D.A. Reeder, *The Politics of Urban Leaseholds in late Victorian England*, in: *International Review of Social History*, 1961, S. 414. Vor allem diese Gruppe der kleineren Eigentümer und Pächter, die waghalsige Unternehmungen mit hochzinsigen Krediten finanzieren mussten, trug zum negativen Image des ganzen Gewerbes des Wohnungsbaus und der Vermietung bei.

27 H. Hobhouse, *Thomas Cubitt: Master Builder*, London 1995.

28 A. Stout, *Pimlico Deep Well of Glee*, Westminster City Archives, London 1997, S. 36.

29 H.P. Clunn, *The Face of London. The Record of a Century's Changes and Development*, London 1937, S. 337.

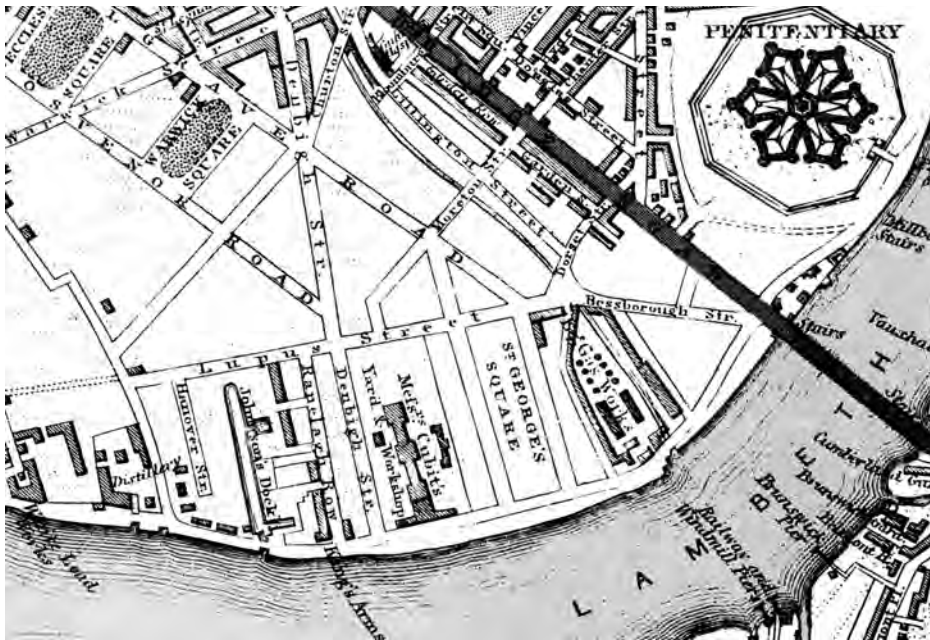


**Abb. 1:** Lageplan Pimlico mit Thomas Cubitts Bauhof und dem Millbank Gefängnis nördlich der Vauxhall Bridge; aus: K.F. Morris, *A History of Dolphin Square*, Reading 1995, Umschlag.

ige und wertlos erscheinende Gelände war mit dem Erdaushub des Hafenbeckens St. Katherine Dock östlich des Towers aufgehöhrt worden. Zugleich konnte der lehmige Boden für die Herstellung von Ziegeln verwendet werden. Die Parzellierung und das Straßenraster in „South Belgravia“ mit den Platzanlagen gehen weitgehend auf vormalige Wegeverbindungen und die darauf basierenden Pläne von Cubitt („Mr. Cubitt's District“) zurück.

Die Bebauung erfolgte einheitlich mit großzügigen, städtischen - inzwischen aufgeteilten und teilweise zu Hotels und Pensionen umgenutzten - Reihenhäusern mit weißen Stuckvorderfassaden für die Mittel- und Oberschicht. Das Wohnungsangebot orientierte sich an der Klientel der Mitarbeiter der in der Nähe gelegenen Ministerien in Westminster. „South Belgravia“ wies kleinere Hauseinheiten auf und war auf ein anderes Klientel zugeschnitten<sup>30</sup> als das nördlich davon gleichfalls von Cubitt entwickelte Belgravia Grosvenor Estate.<sup>31</sup> Die Variationsbreite der Reihenhaustypen und die Nutzungsmöglichkeiten variierten erheblich und konnten präzise auf Haushalts- und Ein-

30 South Belgravia is genteel, sacred to professional men of various grades, not rich enough to luxuriate in Belgravia proper, but rich enough to live in private houses – for this is a retired suburb; zit. nach *H. Hobhouse* (s. A 27), S. 185.

31 *H. Hobhouse* (s. A 27), S. 116: For the richest Population in the world.

kommenstypen zugeschnitten werden. Um das Image eines „vornehmen Wohnquartiers“ zu befördern, wurden gewerbliche Nutzungen untersagt.

Das Areal, auf dem später das Projekt Dolphin Square entstand, war zunächst Cubitts Bauhof, wo unter seinem paternalistischen Regime auch eine Bibliothek mit Lese-raum und eine Kaffeestube eingerichtet wurden. 1857 wurde das Areal an das Kriegsministerium verpachtet, das hier eine Fabrik für Wehrmachtsuniformen errichtete. 1891 berichtete eine Zeitung über die Fabrik: „Five hundred and twenty seven woman are at present working in the central hall and five hundred in the side rooms, which also accomodates about two hundred men. This forms the working staff of the factory, which comprises, therefore, what may be called the pick of the sewing machine population in London.“<sup>32</sup> 1899 wurde die Fabrik zum Royal Army Clothing Depot umgenutzt. In den 1920er Jahren wurde beschlossen, die Produktion und Lagerhaltung zu privatisieren. 1931 lief der Pachtvertrag aus und das Grundstück fiel wieder an den Eigentümer zurück. Die gewerbliche Nutzung mit Fabrikationsstätten bildete in dem sonst von der Wohnnutzung dominierten Stadtteil Pimlico eine Ausnahme.

#### 4. Dolphin Square - Planungs- und Baugeschichte

1933 wurde das Areal mit ca. 3 ha (7,5 acres) von der Baufirma A.P. Costain gekauft, um hier Wohnungen zu errichten. Das bereits vorliegende Planungskonzept war von der Frederick French Corporation of America übernommen worden, die es zunächst „Ormonde Court“ genannt hatte. Das Vorhaben grenzt im Süden an die Grosvenor Road und im Norden an die Chichester Road. Östlich und Westlich wird es von zwei älteren Gebäudezeilen an der Claverton Street und am George's Square „gerahmt“. Die Firma Costain war vor dem Ersten Weltkrieg in Liverpool tätig und expandierte dann auch nach London, wo profitabel Reihenhäuser gebaut und verkauft, aber auch erfolgreich Mietwohnungen in anderen Stadtteilen Londons (Upper Woburn Place, Oxgate Court etc.) erstellt wurden. Das spekulative Vorhaben Dolphin Square beinhaltete vielerlei Risiken und eine Nachfrage nach derartigen geplanten Kleinwohnungen in kompakter Geschossbauweise war durchaus nicht gesichert. Damit war auch die Finanzierung durch die Banken nicht einfach zu bewerkstelligen.<sup>33</sup>

1935 begann der Abriss der alten Fabrikgebäude und 200.000 Tonnen Erde wurden für die neuen Fundamente und die Tiefgarage ausgehoben. Der Architekt Stanley Gordon Jeeves (1888-1964) lieferte den Entwurf für das Vorhaben. Er hatte bereits zuvor mehrere Wohnblöcke mit Mietwohnungen in London entworfen. Das Konzept sah eine tragende Stahlbetonkonstruktion mit Ziegelvormauerwerkfassaden vor. Für die Statik zeichnete Dr. Oscar Faber verantwortlich. Insgesamt wurden 12 Mio. Steine

32 K.F. Morris, *A History of Dolphin Square*, London 1934, S. 21.

33 K.F. Morris, ebda., S. 26. Bis in das Jahr 1985 unterhielt das Unternehmen Costain Büros im Dolphin Square Komplex.

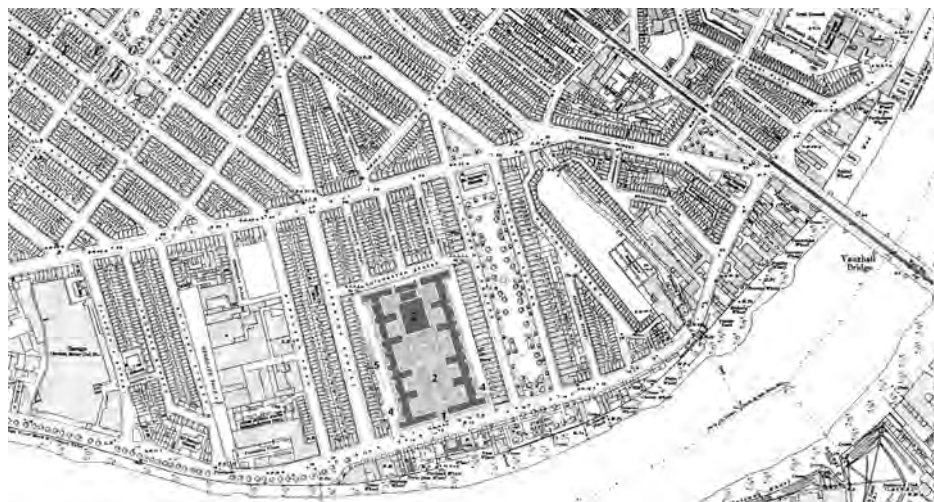


**Abb. 2:** Lageplan mit Dolphin Square zwischen Grosvenor Road, Chichester Street, Claverton Street und St. George's Square; aus: Mayor of London, Housing for a Compact City, London 2003, S. 37.

vermauert und 125.000 Tonnen Stahl verbaut. Die Baukosten (ohne Grundstück) betrugen 1,25 Mio. £. Im November 1936 wurden die ersten Wohnungen an der Grosvenor Road eingeweiht.

Insgesamt entstanden 1.200 Wohnungen auf einer Fläche von 93.000 qm. Der Wohnungsschlüssel sah vor: 240 Bed Sitting Rooms, 600 Zwei-Raum-, 284 Drei-Raum-, 50 Vier-Raum-, 13 Fünf-Raum-, 10 Sechs-Raum- und 3 Sieben-Raumwohnungen. Ohne Küchen und Badezimmer umfasste das Vorhaben 2.630 Zimmer. Alle Wohnungen hatten Zentralheizung, fließendes Warmwasser, Telefonanschluss, Verbindung zur Rezeption und Radioempfang. Daneben gab es Einkaufsmöglichkeiten, eine Bankfiliale, ein Restaurant, einen Garten, einen Squashplatz, Garagen und ein beheiztes Schwimmbaden, kurz: „eine Stadt in der Stadt“.

In einer Broschüre wurden die modernen Wohnungen am Dolphin Square mit dem Ziel beworben, die wohlhabende Bevölkerung, die gegebenenfalls eine Zweitwohnung in London benötigte, anzuziehen. Im Werbeprospekt schauen vornehm gekleidete Damen und Herren rauchend vom Gebäude auf die Themse, Damen in modischen Badeanzügen stehen am Swimming Pool, Pkw-Coupees warten auf die illustren Gäste. „Dolphin Square will, for many reasons, be London's most distinguished adress. It will carry the prestige associated with many residents notable in public life and society. Members of Parliament, people of Title, Government Officials and Professional men are among those who have been attracted as Residents to Dolphin Square by reason of its unique



**Abb. 3:**  
Entwurfsskizze des Architekten  
Gordon Jeeves (nicht gebaut);  
aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 33.

location and exceptional appointments.“<sup>34</sup> Anzeigen warben mit den „Europe’s Best Equipped Flats“. Die Jahresmieten lagen 1939 zwischen 75 £ für die kleinsten und 465 £ für die größten Wohnungen. Der Schriftsteller A.P. Herbert erklärte in einer illustrierten Broschüre das Projekt als „Wohnform von morgen“ und merkte bezogen auf die Ausstattung der Wohnungen und Küchen an: „These fortunate wives will not have enough to do.“<sup>35</sup>

Für die Gartengestaltung zeichnete der Gartenarchitekt Richard Suddell verantwortlich. 200 Stellplätze waren in der Tiefgarage eingeplant. Uniformierte Bedienstete fuhren die Wagen in die Garage bzw. zum Eingang und transportierten Gepäck. Leckagen von Leitungen wurden innerhalb von einer Stunde beseitigt, der Müll täglich abgeholt.

Die Namen der dreizehn „Häuser“ sind nach berühmten britischen Admirälen und bedeutenden Persönlichkeiten mit Bezug zur Seefahrt (Duncan, Beatty, Howard, Nelson, Hawkins, Raleigh, Keynes, Hood, Collingwood, Frobisher, Greenville und Drake House) benannt. Während der Komplex zunächst nur aus unmöblierten Wohnungen bestand, wurden sie nach dem Zweiten Weltkrieg im Rodney House möbliert, um einen hotelartigen Betrieb (vor allem für längere Aufenthalte) zu ermöglichen. Mit den höheren Einnahmen der möblierten Einheiten und des dann eingerichteten Hotelbetriebs konnten die Mieten der unmöblierten Wohnungen subventioniert und die Mieten vergleichsweise niedrig gehalten werden.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Garage zu einer Ambulanz umgenutzt. Dreizehn Bomben trafen während des Krieges den Gebäudekomplex, 12 Personen starben. Dank der Stahlbetonkonstruktion entstanden allerdings keine größeren Schäden, denn „nur“ 13 Wohnungen wurden zerstört. Da sich in dem Gebäude das Hauptquartier der Französischen Freiheitsbewegung mit General de Gaulle befand, mag es ein nicht unwichtiges Ziel für die Deutschen Bomber gewesen sein.

<sup>34</sup> K.F. Morris, *ebda* (s. A 32), S. 38.

<sup>35</sup> A.P. Herbert, *Dolphin Square*, Reading 1935, o.S; Herbert (1890-1971), der die Broschüre verfasste, war ein bekannter Schriftsteller und Journalist.



## 5. Eigentümerwechsel und Mieten

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es mehrere Wechsel der Eigentümer. Mit dem Housing Act 1957 wurde die Mietpreisbegrenzung (bis auf kleinere Wohnungen) aufgehoben, und für die meisten Wohnungen im Dolphin Square wurden Mieterhöhungen möglich. Schon ein Jahr später wurde der Komplex an den Immobilienunternehmer Maxwell Joseph für 2.250.000 £ veräußert. Zwei Jahre später erfolgte der nächste Verkauf an Lintang Investments. Der Kaufpreis ist nicht bekannt, der Schätzwert wurde auf 3.100.000 £ beziffert. Mieterhöhungen wurden befürchtet und eine Mietervereinigung (Tenants Association), der 500 Mieter beitraten, wurde gegründet. Weitere Eigentümerwechsel zur United Kingdom Provident Institution und zur Friends Provident Society (Versicherungsgesellschaft) folgten.

In den 1960er Jahren wurden Instandhaltungsmaßnahmen dringlich. Das Sportzentrum erhielt ein neues Dach, das Restaurant wurde umgestaltet und 26 Fahrstühle mussten ausgetauscht werden. Die Stellplätze wurden pauschal an ein Garagen-Unternehmen verpachtet.<sup>36</sup>

Die Mieterhöhungen von zunächst 100 £ (inclusive), sollten 1957 auf 165 £ (exklusive) und ab 1959 auf 350 £ (exclusive) jährlich angehoben werden. Die Mietervereinigung sah als einen möglichen Weg zur Verhinderung von weiteren spekulativen Eigentumsübergängen die Sicherung der Mieterinteressen durch die Übernahme des Square in eine genossenschaftliche Bewirtschaftung und Verwaltung. Dazu wiederum war die Gründung einer Wohnungsbaugenossenschaft erforderlich (Housing Association). 1962 wurde bekannt, dass der Gesamtpachtvertrag für das Vorhaben versteigert werden sollte. In einem Inserat im „Guardian“ war zu lesen: „Reputed to be Europe's largest block of Flats, Dolphin Square, for sale by tender, producing an actual and estimated gross income of about per £ 529.000 per annum, with reversions by December 1964 estimated to produce an additional per £ 100.000 annum“. Die öffentliche Versteigerung folgte. Die Mietervereinigung suchte Unterstützung beim Bezirk (City of Westminster) und schlug vor, der Bezirk solle den Hauptpachtvertrag für den Gebäudekomplex erwerben und den Square dann an die (nicht gewinnorientierte) Housing Association der Dolphin Square-Mieter (unter-)verpachten.<sup>37</sup> Die Mieter wollten weiterhin die Neubelegung kontrollieren und die Anstellung des Verwaltungspersonals bestimmen. 1963 erwarb der Bezirk Westminster (damals von der Konservativen Partei dominiert) für 4,5 Mio. £ (heute ca. 50 Mio. £) den Hauptpachtvertrag bis 2034. Während der Bezirk die Wohnungen mit Bedürftigen von der Warteliste belegen wollte, da die Wohnungen

36 Der Verlust des Parkprivilegs für die Bewohner führte zu Klagen: „Parking your car in Dolphins Square – Is really a most frustrating affair“; zit. nach K.F. Morris (s. A 32), S. 64.

37 Diese Informationen basieren auf einer Auswertung der Aktenbestände im City of Westminster Archives Centre in London. In diesen Beständen sind auch (leider unvollständige) Flugblätter, Newsletter etc. der Dolphin Square Tenants' Association und die Debatten im Bezirksparlament zum Dolphin Square archiviert.

Teil des kommunalen Wohnungsbestandes wurden, suchten die Bewohner die Besonderheiten herauszustellen und ihre Privilegien zu sichern. So wurde auch aus steuerrechtlichen Gründen 1964 die Dolphin Square Trust Limited als Housing Association gegründet – alle Mieter wurden zu Mitgliedern der Association – und als nicht gewinnorientierte „Friendly Society“ anerkannt.

Der Bezirk bekam ein Vorschlagsrecht für die Mitglieder im Trust. Für die Belegungspolitik wurde 1963 verabredet, dass vorrangig von neuen Büroimmobilien verdrängte Mieter aus Westminster, Beschäftigte im Zentrum Londons und in Westminster sowie Personen mit einer langen Wohndauer in Westminster berücksichtigt werden sollten. 1965 übernahm der Dolphin Square Trust Limited die „Unterpacht“ der Wohnungen vom Bezirk und die Verwaltung des Komplexes. Der Trust war nicht an das Mietengesetz gebunden und konnte die Mieten „frei“ erhöhen, war aber an die Vorgabe des Bezirkes Westminster gebunden, möglichst niedrige Mieten zu verlangen. Es galt also einen Spagat zwischen niedrigen Mieten und anstehenden Instandhaltungsmaßnahmen vorzunehmen. Für eine Zweizimmerwohnung stiegen die Jahresmieten wie folgt: 1962 (470 £), 1968 (612 £), 1986 (2.712 £), 1992 (5.600 £), 1994 (8.700 £).

Die Gesamteinnahmen des Trusts stiegen von 1966 mit 671.000 £ bis 1994 auf 8.057.000 £, verzehnfachten sich also fast. Die Ausgaben für Gehälter, Betriebskosten und Instandsetzung stiegen im gleichen Zeitraum von 694.000 £ auf 7.489.000 £.

Möglichkeiten des Erwerbs der Sozialwohnungen durch die Mieter mittels des 1980 eingeführten „Right to buy“ (RTB) waren im Dolphin Square nicht gegeben, da der Bezirk nur Pächter, aber nicht Eigentümer der Anlage war. Mit dem RTB sollte Mietern im öffentlich geförderten Wohnungsbau ermöglicht werden, ihre Wohnungen zu kaufen.<sup>38</sup> Mietern, die länger als zwei Jahre in derartigen Wohnungen lebten, wurden dabei Rabatte eingeräumt. Ziel des RTB war und ist es – mit eigentumsideologischen Argumenten durchsetzt – Nachbarschaften, die durch einkommensschwächere Haushalte geprägt sind, mit Eigentümern stärker zu „durchmischen“, um damit Selbsthilfe und Selbstverantwortung für die Quartiere zu stärken. Das Housing Act 1988 führte neue Differenzierungen ein. „Altmieten“, die vor 1989 bereits im Dolphin Square wohnten, zahlten weiter Mieten nach dem Fair Rent Prinzip. „Neumieten“ mussten demgegenüber erheblich höhere (Markt-)Mieten zahlen. So entrichteten für eine identische Zweizimmer-Wohnung 1990 „Altmieten“ 1.629 £. und „Neumieten“ 6.000,- £.

1992 wurden grundlegende Instandsetzungsmaßnahmen für über 600 Wohnungen mit Kosten von über 4.600.000 £ beschlossen. Die Zwischenumsetzung der Mieter erfolgte in jeweils unvermietete Wohnungen. Die Inanspruchnahme der möblierten Wohnungen im Rodney House war nicht erforderlich. 1995 wurde der Versicherungswert des Komplexes auf 91 Mio. £ beziffert. Die jährlichen Mieteinnahmen wurden 2005 mit ca. 12 Mio. £ angegeben.

38 Bis 2005 haben ca. 1,6 Mio. Sozialmieter vom RTB Gebrauch in England gemacht.



Seit Mitte der 1990er Jahre gab es neue Gerüchte über eine weitere Veräußerung des Hauptmietvertrages der Gesamtwohnanlage. Nach fast zehnjährigen Verhandlungen wurde 2006 der bis 2034 befristete Hauptpachtvertrag vom Bezirk Westminster für 200 Mio. £ an den US-amerikanischen Pensionsfonds Westbrook Partners verkauft. Bei einer Versammlung stimmten von 400 Anwesenden nur sechs Bewohner gegen den Verkauf. Eine Initiative „Save our Square“ (SOS) suchte den Verkauf zu verhindern. Vom Verkaufserlös fließen 55 Mio. £ an den Bezirk, 80 Mio. £ werden für den Bau und Erwerb von mietpreisgünstigem Wohnraum („affordable housing“ for „key workers“) zweckgebunden eingesetzt und 15 Mio. £ kommen direkt dem Trust zugute. Mit letzterem Betrag sollen u.a. einkommensschwächere Mieter im Square subventioniert werden, um Härtefälle und Zwangsräumungen zu vermeiden. Die bestehenden Mietverträge sind vom Verkauf zunächst nicht tangiert. Gleichwohl sind Mieterhöhungen zu erwarten und den bisherigen („Alt-“)MieterInnen wird der Auszug durch Abstandszahlungen „erleichtert“. Die Angebote variieren nach Wohnungsgröße und Wohndauer.

## 6. Begehrte Wohnanlage der Reichen und Berühmten

Die Belegungs- und Mietenpolitik des Trusts war immer umstritten. Kritiker monierten, dass „man unter sich“ bleiben wollte und einkommensschwächere Haushalte und Wohnungssuchende mit einem Migrationshintergrund bei der Wohnungsvergabe nicht berücksichtigt würden. Die Mieten in dieser privilegierten Wohnanlage seien günstiger als in anderen „schwierigen“ Sozialwohnanlagen im Bezirk Westminster.

Das positive Image des Dolphin Square wurde durch uniformierte Dienstmädchen, Hausmädchen und Garagenpersonal aufgewertet. In einer Kindertagesstätte kümmerten sich bis zu sieben Kindergärtnerinnen um das Wohl der Jüngsten. Die Liste der Bewohner liest sich wie ein „who is who“ der britischen High Society und der Square machte Schlagzeilen als Wohnort von Reichen und Berühmtheiten. Der Spion William Vasall nutzte beispielsweise den Dolphin Square als Ausgangspunkt für seine Aktivitäten. Als 1963 der Bezirk den Hauptpachtvertrag für die Wohnanlage erwarb, hatte der Square bereits das Image eines zwielichtigen Nobelquartiers. Vor allem aber durch Spionageaffären und den Profumo-Skandal geriet der Dolphin Square in die Presse. Christine Keeler und ihre Freundin Mandy Rice-Davies, die Gespielinnen, die 1963 den Skandal um den Kriegsminister John Profumo (1915-2006) und den sowjetischen Militärattache Yegeny Ivanow auslösten, waren (Unter-)MieterInnen im Square.<sup>39</sup> Der im Umfeld der Kuba-Krise hochgespielte Skandal trug letztlich zum Rücktritt von Harold Mac-

39 Vgl. Lord Dennings Report zum Fall Profumo oder die funktionierende Demokratie. Der offizielle Bericht der britischen Regierung im Auftrag ihrer Majestät durch den Premierminister dem Parlament vorgelegt im September 1963, kommentiert von U. Sonnemann / M. Löffler, München und Esslingen 1964. Amüsanter zu lesen sind die Memoiren von Chr. Keeler / D. Thompson, *The Truth at Last – My Story*, London 2001.

millan (Konservative Partei) und zum späteren Sieg von Harold Wilson (Labour Partei) bei den Parlamentswahlen 1964 bei.

1994 wohnten 59 Parlamentsmitglieder im Dolphin Square. Tennisstars wie Rod Laver, Ken Rosewall, Fred Stolle sowie viele bekannte Künstler waren regelmäßige Gäste. Auch Harold Wilson, Shirley Bassey, Königin Margarethe von Dänemark, Prinzessin Anne und ihr Gatte Tim Laurence lebten zeitweise in dem inzwischen von vorwiegend älteren Menschen und Singles dominierten Dolphin Square. Dazu besitzen viele Parlamentsabgeordnete, Minister, Anwälte, Richter und Botschaftspersonal hier Zweitwohnungen. Schwarze und jüngere Familien mit Kindern bilden die Ausnahme. Die preisgünstige Kombination von Schwimmbad, Fitness-Studio, Squash-Platz und wohnungsnahen Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf im Zentrum Londons ist einzigartig.

### 7. Dolphin Square – A Way of Life

1990 wurde die Wohnanlage als Conservation Area unter Schutz gestellt. Auf der Seite zur Chichester Street (Rodney House) befand sich mit dem umgestalteten Eingang das Dolphin Square Hotel, ein Restaurant („Allium“) und im Souterrain die Ladenzeile und die Verwaltung sowie der Zugang zum Fitness-Bereich und zum Schwimmbad.

Die bürgerliche Anlage bildete in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg im wuchernden Reihenhausbau eine bemerkenswerte Ausnahme des hochverdichteten innerstädtischen Geschosswohnungsbaus in London. „Dolphin Square: proof that apartment living can be civilized. Everything you need to live in luxury – except lots of money [...]. Dolphin Square isn't just a block of luxury flats. It's a whole way of life“, war in einem Werbeprospekt zu lesen. Die zunehmende Nachfrage nach (Zweit-)Wohnungen in der Nähe des Parlaments und der Ministerien trug maßgeblich zum Erfolg des Projektes bei. Derzeit werden die Wohnungen und Suiten für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr vermietet. „Dolphin Square Apartments couldn't be nearer to the heart of London yet couldn't seem further away“, wirbt aktuell eine Broschüre.

Der imposante 10-geschossige Block mit pseudogeorgianischer Fassade und streng symmetrischer Anordnung ist eines der dichtesten Geschosswohnungsbauvorhaben der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg in London. Durch die geschickte Anordnung der Wohnungen zu Nebenstraßen oder zur zentralen Grünanlage entsteht - bis auf die Wohnungen an der themseparallelen Grosvenor Road - eine ruhige, zentrale Wohnlage. Die Tiefgarage ist über jeweils zwei Zufahrten von der Grosvenor Road oder Chichester Street erreichbar. Die zentralen Grünanlagen sind sehr gepflegt und nur über einen (kontrollierten) Zugang von der Chichester Street aus zu betreten. Der Zugang zur Themse über die Grosvenor Road ist nur für Bewohner möglich. Die oberen Wohnungen an der Grosvenor Road haben einen Blick auf den Fluss. Der Zugang von der Grosvenor Road wird durch ein Säulenportal akzentuiert.



*More imagination – sophistication in 1938.*

**Abb. 4:** Werbebroschüre Dolphin Square 1938 mit Blick vom Balkon über die Grosvenor Road auf die Themse; aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 40.



*Bomb damage at Raleigh House.*

**Abb. 5:** Kriegszerstörungen im Raleigh House, aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 51.

Im April 2006 wurde das Hotel geschlossen und 90 Angestellte wurden arbeitslos. Der alte herrschaftliche Glanz am Dolphin Square ist inzwischen trotz mehrfacher Modernisierungen etwas angestaubt. Geblieben ist aber (noch) die soziale Einzigartigkeit: ein „Dorf in der Stadt“. Dolphin Square ist nicht nur wegen seiner städtebaulichen Struktur einmalig, sondern auch bezogen auf die Geschichte der Mieter, der Mietverhältnisse und der Eigentumsübergänge. Schwerlich lässt sich daher auf diese „Minicity“ als übertragbares Modell zurückgreifen. Die Costains haben kein ähnliches Projekt wieder realisiert. Der Anstieg der Instandhaltungs- und Betriebskosten und die mit Kriegsbeginn einsetzenden Mietpreisstopps und die bis in die Nachkriegszeit fortdauernden Mietpreisbegrenzungen brachten die kalkulierten Gewinne ins Wanken.

In der Werbebroschüre zum Dolphin Square wurde vom Verfasser 1935 prognostiziert: „For this, I have no doubt, is the dwelling of the future; and I am one of the old-fashioned folk who will cling to the dwelling of the past so long as it survives. The old English home will soon be a museum-piece.“<sup>40</sup> Diese Prognose kann 70 Jahre später nicht bestätigt werden. Das machtvolle Kartell von Bauwirtschaft und Baufinanzierungsinstituten propagiert weiterhin das Einfamilien(reihen)haus als das Erfolgsmodell für sozialen Aufstieg, soziale Sicherheit und den „English way of life“.

40 A.P. Herbert (s. A 18) o.S.

### 8. „Business as usual“ oder neue Wege im Wohnungsbau?

Die ungewöhnliche Entstehungs-, Aneignungs- und Eigentümergegeschichte des Dolphin Square ist nur im Kontext der Veränderung mieten- und wohnungspolitischer Rahmenbedingen zu verstehen und damit nicht dekontextualisiert auf aktuelle Forderungen nach kompakterem Wohnungsbau in London zu übertragen. Dolphin Square war und ist auf eine kleine besondere Klientel ausgelegt, die diese Lebens- und Wohnform - unabhängig von finanziellen Möglichkeiten - gegenüber dem Reihen- und Einzelhaus am Stadtrand präferiert. Stockwerkswohnungen waren und sind in London weniger für Mittel- und Oberschichtfamilien mit Kindern, sondern vor allem für Singles oder Paare ohne Kinder attraktiv.

Der inzwischen stark zurückgefahrte Sozialgeschosswohnungsbau hat weiterhin ein negatives Image. Derzeit werden im Zuge der Stadterneuerung viele dieser Gebäude abgerissen, die als bauliche Ergebnisse der Slumsanierung in der Nachkriegszeit entstanden. „Sanierung total“ und „Fortschrittsglaube pur“ waren damals angesagt und die älteren, typischen und als Wohnform beliebten Reihenhäuser<sup>41</sup> wurden durch Geschosswohnungsbau und Hochhäuser ersetzt. Laubengangerschließung (deck access) und brückenartige Wegeverbindungen (walkways) zwischen Treppenhäusern galten als Innovationen, die größere Freiflächen ermöglichten. Fertigteilbauweise und Betonarchitektur („New Brutalism“), häufig mit Architekturpreisen ausgezeichnet, waren die äußeren Kennzeichen dieses städte- und wohnungsbaulichen Versuchs nachholender Modernisierung. Eine einseitige Belegungspolitik mit einkommensschwächeren und ausländischen Haushalten beförderte schnell ein Negativimage, das durch Vandalismus und Kriminalität verstärkt wurde. Nun werden von diesen städtebaulichen Ergebnissen der Slumsanierungspolitik einzelne Geschosswohnbauten abgerissen und durch neue Reihenhäuser ersetzt.

Die seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer wieder vorgetragenen Argumente der Wohnreformer gegen die Mietskasernen („tenements“) zeitigten nachhaltige Wirkungen. Unzureichende Wohnverhältnisse im Stadtzentrum, Überbelegung und Slums sowie der ungeliebte Geschosswohnungsbau bildeten die Hintergrundfolie und das wirkungsmächtige Paradigma für die „Ausdünnungs-“ und Schrumpfungspolitik der Londoner Kernstadt und entsprechende wohn- und stadtentwicklungspolitische Strategien. Die Folgen der „Ver-Vorstädterung“, des Sprawls und der Reihenhauseidyllen sind zunehmend komplexere urbane Verflechtungszusammenhänge und steigende Anforderungen an individuelle Mobilität.<sup>42</sup>

41 Literarisch immer wieder trefflich beschrieben, z.B. H. Kureishi in seinem Buch „Der Buddha aus der Vorstadt“, München 1990, S. 15: „In Suburbia träumen die Menschen selten davon, den Griff nach dem Glück zu wagen. Gewohnheit und Durchhalten geht ihnen über alles: Die Belohnung für Langeweile sind Sicherheit und Geborgenheit“; oder in: Z. Smith, Von der Schönheit, Berlin 2006, S. 51: „Überall nichts als diese typisch englischen Reihenhäuser – jene alten Jungfern der englischen Architektur, Museen viktorianischen Spießertums.“

42 Vgl. B.M. Nicolaides / A. Wiese (Ed.), The Suburb Reader, New York, London.



**Abb. 6:** Blick in den Innenhof, rückwärtig der Hotelbereich; Postkarte Dolphin Square.

Der London Plan 2004 markiert hier nun einen Paradigmenwechsel, setzt er doch gezielt auf Innenentwicklung, Nachverdichtung, die kompakte Stadt und Stärkung der Zentren.<sup>43</sup> Der letzte Londoner Stadtentwicklungsplan war ein Vierteljahrhundert alt. Vorerst wird kein neuer Plan im traditionellen Sinne entstehen, sondern eine „Spatial Development Strategy“ ist intendiert.<sup>44</sup> In diesem (Plan-)Konzept werden soziale, ökonomische und umweltbezogene Aspekte in eine räumliche Entwicklungsstrategie integriert. Ziele sind nachhaltige Entwicklung, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Freiraumsicherung, wirtschaftliches Wachstum, Stärkung des Zentrums mit Hauptstadtfunktionen als World-City und Berücksichtigung der Bedeutung der Themse. Die Strategievorstellungen zielen auf ein Wachstum der Wirtschaft („smart growth“) ab, wobei ein Spagat zwischen übergeordneten Zielen der wirtschaftlichen Prosperität und der Verbesserung der lo-

43 Greater London Authority, The London Plan, Spatial Development Strategy for Greater London, London 2004.

44 J. Ryser, Plan or strategy? in: Planning in London, 2000, October, S. 9. Vgl. auch U. Altrock / D. Schubert, Wandel der Stadtplanung, in: H. Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Hamburg, Berlin 2005, S. 372.

kalen Lebens- und Wohnbedingungen vorgenommen wird.<sup>45</sup> Die vorhandenen Subzentren (Wood Green, Harrow, Ealing, Kingston, Croydon, Sutton, Romford und Ilford) sollen nach dem Konzept der dezentralen Konzentration ausgebaut werden und damit dem suburbanen Sprawl entgegen wirken.

Der London Plan 2004 sieht zudem eine Rezentrierung vor, die mit den (neuen) Bahnlinien verkoppelt wird. Er weist eine Hierarchie von Zentren aus: International Centre, Major Centre, Opportunity Areas und Areas for Intensification. Der Plan wird dann bezogen auf fünf räumliche Bereiche konkretisiert: Central London, Norden, Osten, Westen und Süden. Die Zentrenhierarchie sieht hier Metropolitan Centres als obere Kategorie vor. Die Bereiche werden als Korridore gekennzeichnet: Western Wedge, Wandle Valley, Thames Gateway und London Stanstead Cambridge Corridor. Die Planungsstrategie, in London über Ausbau und Umbau von Zentren und Innenentwicklung neue Büroarbeitsplätze und Wohnungen zu schaffen, ist durchaus nicht umstritten. Die Gegenposition „A City of Villages“ knüpft an den Diskurs um Nachhaltigkeit an und sieht eher autonome Nachbarschaften mit Mischungen von Wohnen und Arbeiten auf kleinräumlicher Ebene vor. Die Planung geht nun in London vom Primat der Innenentwicklung, der Nachverdichtung und der Begrenzung des Stadtwachstums in die Fläche aus. Stärkung und Ausbau der Zentren bilden das Vehikel zur Umsetzung dieser Ziele.<sup>46</sup> Das Primat der Funktionstrennung (städtebauliche Moderne) scheint überwunden.

Für bezahlbare Wohnungen unterer und mittlerer Einkommensgruppen besteht eine große Nachfrage und ein nicht hinreichendes Angebot. „London’s housing crisis threatens to undermine our city’s prosperity. [...] Unless we can house our growing population in decent and affordable housing, we will not be able to sustain our position as a world city. [...] We need to build more affordable housing, at higher densities.“<sup>47</sup> Die Funktionsfähigkeit der Metropole wird geradezu an die bessere Versorgung dieser Gruppen („key workers“) geknüpft. Daneben besteht eine starke Nachfrage nach Wohnungen im oberen Marktsegment. Wegen der unzureichenden ÖPNV-Infrastruktur drängen viele Haushalte (vor allem Singles und Doppelverdiener ohne Kinder; „Dinks“) wieder in innerstädtische Zentren. Nicht zuletzt wegen der langen Pendelzeiten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte werden hier in den Zentren Stadtwohnungen gemietet oder gekauft. Schließlich hat auch wegen der unbefriedigenden ÖPNV-Versorgung der Trend zugenommen, innenstadtnah in eher (noch) heruntergekommenen Lagen zu wohnen, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu den Arbeitsplätzen zu pendeln.

Es wird in Zukunft in London darauf ankommen, den Geschosswohnungsbau von seinem Negativimage zu befreien und als Alternative zum Einzel- oder Reihenhausbau

45 D. Schubert, Greater London Authority – Transformation von Planung und Verwaltung vom Urban Government zur Urban Governance, in: Planungsrundschau 7/2003, S. 30.

46 U. Altröck / D. Schubert (s. A 44), S. 374.

47 Mayor of London (s. A 6), S. 1.

auch für besser gestellte Haushalte attraktiv zu gestalten. Nur wenn der Trend nach Suburbia gebremst oder gar zur Land-Stadt-Wanderung umgekehrt werden kann, sind die ehrgeizigen Ziele einer nachhaltigeren Entwicklung Londons erreichbar. Klimaschutzanforderungen, Eindämmung des „Flächenfraßes“, Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, höhere Benzinpreise und längere Pendelzeiten verstärken die Notwendigkeiten einer Umkehr der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik erfordern aber auch eine stringente Anwendung und Umsetzung planerischer Instrumente sowie ein ausgeweitetes und qualitativ verbessertes Angebot innerstädtischer Wohnungen.<sup>48</sup> Erst bei veränderten Wohnpräferenzen der Mittel- und Oberschichten und einer konsequenten Stadtentwicklungspolitik „nach Innen“ könnte Dolphin Square zu einem Modell für innerstädtisches Wohnen und die „Renaissance der Stadt“ zur gelebten und gewohnten Wirklichkeit werden lassen.

48 Vgl. K. Borgmann / M. Bruhn / S. Kuhrau / M. Schalenberg (Hrsg.), Das Ende der Urbansierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung, in: Historisches Forum 8/2006.





## **Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt**

### *Von der „analogen Stadt“ zur „kritischen Rekonstruktion“*

Aldo Rossi (1931-1997) hat der Geschichte als dem Element der identitätsstiftenden Erinnerung einer Stadt wieder besonderen Stellenwert eingeräumt. Seiner Auffassung nach war die Architektur ein Kontinuum über die Zeit hinweg. Darum waren für ihn die Baudenkmäler, die die Vergangenheit der Stadt erfahrbar machen, von größter Bedeutung. Als Träger eines kollektiven Bewusstseins waren sie sogar die Kulminationspunkte einer jeden Stadtentwicklung. Rossi sprach der Architektur einen symbolischen Wert zu, dem kulturelle, autobiographische und kollektive Zusammenhänge innewohnen. Dank dieser Werte konnte er immer wieder auf die Bedeutung der „Permanenz“, also des Überdauerns verweisen. Geleitet von seiner Wertschätzung des Genius loci und der damit verbundenen Lektüre des Ortes prägte er seine Formulierung von der „analogen Stadt“. Mit diesem Begriff der „analogen Stadt“ hat Rossi die Wechselwirkung von autonomer Architektur und Stadt-Umgebung definiert. Obgleich er bereits in seinem 1966 erschienenen Buch „Die Architektur der Stadt“ auf diese Wechselwirkung aufmerksam gemacht hatte, formulierte er den Begriff der „analogen Stadt“ erst zehn Jahre später. Die „analoge Stadt“ entwickelt sich aus einer Entwurfsmethode, die sich „in Analogie“ an der Region, ihrer Geschichte und ihrer Tradition ausrichtet und damit versucht, Eigenart und Identität einer Stadt zu bewahren, die städtebaulichen Strukturen zu schützen und zugleich auch behutsam neu zu gestalten. Damit hatte Rossi eine Betrachtungsweise eingeführt, die die Stadt als räumliche Struktur, aus Straßensystemen, Stadtopographie und einer ihr eigenen Geschichte wahrnahm, und die allgemein mit dem Begriff der „europäischen Stadt“ assoziiert wird. Seine Theorie der „analogen Stadt“ nahm vorweg, was sich heute in vielen europäischen historischen Stadtzentren längst als städtebauliche Praxis etabliert hat.

Mit dieser These provozierte Rossi die in den 1960er Jahren einem einseitigen Funktionalismus huldigende architekturtheoretische Avantgarde. Im damaligen Berlin wurden zum Beispiel 30 qkm flächendeckend abgerissen und wieder neu aufgebaut.<sup>1</sup> Die Planer nahmen den schlechten Zustand von Gebäuden geradezu als willkommenen An-

1 Interview am 09.02.2000 mit Dr. H. Stimmann, Berliner Senatsbaudirektor.

lass, die Reste der Stadt mit ihrer Geschichte auszulöschen. Das durchgängige Credo dieser Zeit war die Zurückweisung jeder Erinnerung an die Geschichte. Laut Michael Metschies war das Bewusstsein der sechziger und siebziger Jahre von der „Tradition der Traditionslosigkeit“ bestimmt.<sup>2</sup> Radikale Blockentkernungen und Kahlschlagsanierungen bestimmten den Umgang mit der historischen Stadt. Erst das „Europäische Denkmalschutzjahr 1975“ markierte dann einen Wendepunkt hin zu einer „behutsamen Stadterneuerung“, die einen sorgsamsten Umgang mit historischem Bestand und ergänzendem Neubau vereinte.

Mit seiner Publikation „Die Architektur der Stadt“ hat Rossi einen wichtigen Beitrag geleistet, die Tradition der europäischen Stadt neu zu beleben. Rossis Forderung einer neuen städtebaulichen Praxis, die die Identität einer Stadt zu bewahren und zu schützen suchte, wurde jedoch erst sehr spät rezipiert.

Rossis nachhaltiger Einfluss machte sich in der deutschen Stadtplanung erst Ende der 1980er Jahre bemerkbar: Mit der 1978 gegründeten Internationalen Bauausstellung (IBA) wurde Rossis Forderung - der Stadtanalyse beim Planungsprozess eine viel stärkere Gewichtung zuzuweisen - auch in die Praxis umgesetzt.

Der sogenannte Kleihues-Plan - benannt nach dem IBA-Direktor Josef Paul Kleihues - brach radikal mit der stadtplanerischen Praxis der vorangegangenen Nachkriegszeit. Der Auflösung des städtischen Raums durch autogerechte Stadtentwicklung, durch Zeilen und Punkthäuser und durch die städtebaulichen Großformen der 1970er Jahre wurde Einhalt geboten. Wesentliches Programm des Kleihues-Plans war die Stadtrecherche als städtebauliche Entwurfgrundlage. Mit einem starken Bezug zum historischen Stadtgrundriss bediente sich die IBA der Darstellungstechniken des traditionellen Städtebaus. Kleihues bezeichnete die Einheit, die mit der europäischen Stadt verbunden war, als „prästabilisierte Harmonie“,<sup>3</sup> die die Organisation der europäischen Stadt vom Mittelalter bis zum Beginn des 20. Jahrhundert gekennzeichnet habe. Der traditionelle, dicht bebaute Stadtraum - die typisch europäische Stadt - stand immer im Kontrast zum locker besiedelten ländlichen Raum. Ob in Mittelalter, Renaissance oder Barock orientierten sich die Gebäude in der Regel am Verlauf der Gassen und definierten mit ihren Fassaden den Straßenraum. Selbst die großen Eingriffe infolge der Industrialisierung, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts viele europäische Städte umgestalteten, hatten es laut Kleihues nicht vermocht, „die spezifische Qualität der funktionalen und formalen Organisation der europäischen Stadt ernsthaft zu gefährden“.<sup>4</sup> Erst der moderne Städtebau veränderte den ursprünglichen Stadtgrundriss wesentlich. Der Bau von Verkehrsschneisen und die „als Flächenabbruch missverständene Sanierung der Altstädte“ mit einer Neuordnung der Parzellen zerstörte die vorhandenen historischen

2 M. Metschies, Die Tradition der Traditionslosigkeit, in: Die alte Stadt 25 (3/1998), S. 253.

3 J.P. Kleihues, Städtebau ist Erinnerung. Anmerkungen zur kritischen Rekonstruktion, in: Internationale Bauausstellung, Heft 7, Berlin 1984/87.

4 Ebda.

Stadtstrukturen.<sup>5</sup> Das bedeutet: Hätte man die zerstörten Gebäude auf den bisherigen Parzellen in ähnlicher Dimension wie vor der Zerstörung wieder aufgebaut, wäre die ursprüngliche Stadtgestalt trotz Neuaufbaus ohne Brüche im Sinne einer „prästabilisierten Harmonie“ weitgehend erhalten geblieben. Auf Grund dieser gravierenden Stadtveränderungen erkundete Kleihues nicht nur im Aufbau und in der Physiognomie der Stadt ihre „Gedächtnisspuren“, sondern auch im Stadtgrundriss. Er übernahm damit Rossis urbanistische Theorie von der Beständigkeit der Stadttexur, die den wesentlichen Ausgangspunkt für Kleihues' städtebauliche Ideen bildete und die er weiterentwickelte. Rossis Vokabel der „Beständigkeit“ (*permanenza*) ersetzte Kleihues durch den Begriff „Gedächtnisspuren“. Dem prüfenden Blick Kleihues' schien Rossis Theorie noch zu sehr von einer „klassizistischen Einheit“, einer „den Traditionsbezug betonenden Theorie“ bestimmt zu sein. Stattdessen suchte Kleihues eine stärker transformierende, offenere, experimentierfreudigere Traditionsbezogenheit. Der historische Stadtgrundriss sollte jedoch nicht nur im reduktiven Sinne „rekonstruiert“ und als abgeschlossene Textur verstanden werden, sondern auch auf notwendige Modernierungsmaßnahmen hin untersucht werden. Gegensätzliches und Widersprüchliches wird nicht beseitigt, sondern dient als methodisches Instrument der Zielfindung. In seinem Aufsatz „Städtebau ist Erinnerung. Anmerkungen zur kritischen Rekonstruktion“ formulierte Kleihues das Konzept der „kritischen Rekonstruktion“, als dessen Urheber er gilt.<sup>6</sup> Kleihues schreibt: „Kritik steht schließlich ein für den krisenbewussten wie gleichzeitig lebensbejahenden Anspruch der Moderne.“<sup>7</sup> Durch das Adjektiv „kritisch“ wird die Bereitschaft zu notwendigen Modernisierungsmaßnahmen und Veränderungsprozessen ausgedrückt. Damit wird eine bloße Anpassungsarchitektur bzw. eine bloße „Wiederbelebungsarchitektur alter Stile“ ausgeschlossen und stattdessen eine produktive Fortschreibung der Moderne angemahnt.

Der Wiederaufbau Berlins nach dem Fall der Mauer war der nächste Schritt, bei dem die Gedächtnisspuren im Städtebau zum Tragen kamen. Dieser Schritt war freilich nur denkbar vor dem Hintergrund eines gravierenden Verlusts an Geschichte. Viele Areale der Stadtmitte waren Brachlandschaften ohne jegliche bauliche Struktur. Berlins Stadtstruktur war von der Stadtgestaltung aus der Zeit der Kriegszerstörungen und des Kalten Krieges geprägt. Beide politischen Systeme in Ost und West-Berlin verdrängten durch den Einzug der modernen Stadtvorstellung die vorangegangenen historischen Schichten. Die bauliche Geschichte Berlins - der einprägsame, aus dem 13. Jahrhundert stammende Grundriss der Gründungskerne Berlin und Cölln sowie seine barocken Stadterweiterungen aus dem 17. Jahrhundert - waren 1989 fast völlig ausgelöscht. Erst vor dem Hintergrund einer solchen radikalen Zerstörung und städtebaulicher Brüche wird das Stadtmodell der „kritischen Rekonstruktion“, das innerhalb der Berliner Mit-

5 G. Kiesow, Einführung in die Denkmalpflege, Darmstadt 1982, S. 80.

6 J.P. Kleihues (s. A 3).

7 Ebda.



Abb. 1: Berlin 1940, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

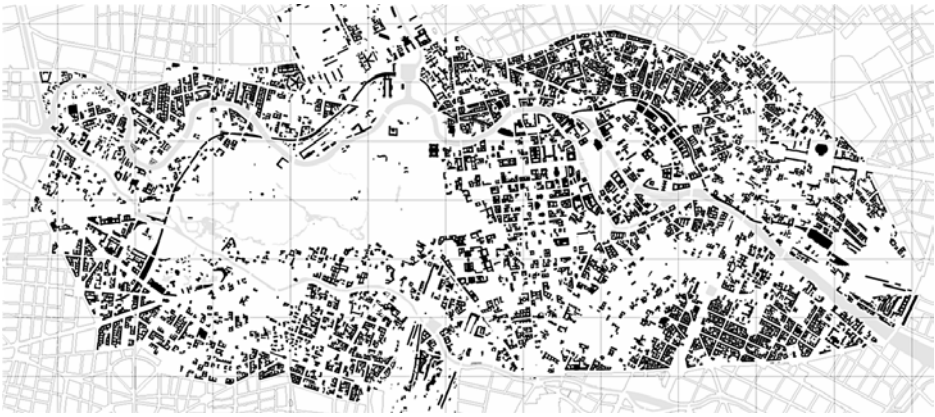


Abb. 2: Berlin 1953, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

te angewandt wurde, verständlich. Normalerweise sind historisch gewachsene Städte durch ein dichtes Netz an gesellschaftlichen Beziehungen bestimmt, die sich in einer Vielzahl von Plätzen und institutionellen Wahrzeichen manifestieren. Stattdessen ist das ursprünglich mittelalterliche Gründungszentrum Berlins heute ein patchworkartiges Inselmeer, das bruchstückhaft durch undefinierte Freiräume, Autobahnfragmente und unterschiedlich zusammengesetzte Stadtvorstellungen das Zentrum bestimmt. Dieser einzigartige Grad an Zerstörung und Bruchstückhaftigkeit hebt Berlin aus allen vergleichbaren Städten Europas heraus.

Zuerst gab es in der Nachwendezeit in stadtplanerischer Sicht keine gemeinsamen Vorstellungen über die Zukunft der Innenstadt. „So drohte die Stadt Anfang der 1990-er Jahre kurzfristig zur Beute international operierender Investoren und ihrer Architekten zu werden. Um dies abzuwenden und dennoch schnell Baugenehmigungen





Abb. 3: Berlin 1989, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).



Abb. 4: Berlin 2010, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

zu erteilen, reagierte der Senat unmittelbar nach der Regierungsaufnahme 1991 mit einem stadtbaukünstlerischen Regelwerk auf Grundlage des Leitbildes der „kritischen Rekonstruktion“.<sup>8</sup> Hans Stimmann initiierte das Planwerk<sup>9</sup> und die „kritische Rekonstruktion“ und focht sie politisch wie kulturell durch.<sup>10</sup> Das Planwerk wurde durch frei-

8 H. Stimmann, Stadtplanung - Städtebau - Architektur, in: P. Kahlfeld / A. Lepik / A. Schätzke, Josef Paul Kleihues. Stadt Bau Kunst, Berlin 2003, S. 93.

9 Nach dem Wendeboom wurden in Berlin Millionen von Quadratmetern verplant, was von den Behörden zu leichtfertig genehmigt wurde. Erst als dieser Bauboom schon weit fortgeschritten war, da eröffnete das „Planwerk“ 1996 die öffentliche Debatte. Das Planwerk entstand als Resultat der Stadtzerstörungen der 1960er und 1970er Jahre und gilt als eine „Erfindung“ des Bezirks Kreuzberg. Das Planwerk war zugleich auch der Auslöser um die sehr emotional geführten Debatten zum Thema „Stadt und Geschichte“, „Kontinuität oder Neuanfang“; vgl. Stadtforum, 29. April 1998, Journal der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie.

10 G. Zohlen, Auf der Suche nach der verlorenen Stadt, Berlin 2002, S. 69.

berufliche Planer und Architekten, die in zwei Projektteams tätig waren, unterstützt: Dieter Hoffmann-Axthelm und Bernd Albers waren für die historische Innenstadt<sup>11</sup> zuständig, für die City West Fritz Neumeyer und Manfred Ortner.<sup>12</sup> Es erfolgte dann eine kritische Auseinandersetzung mit den historischen Stadtstrukturen und Bauformen, die laut Hans Stimmann zu achtzig Prozent aus Stadtrecherche bestand.<sup>13</sup> Über fast jedes Gebiet bzw. Areal, welches neu geplant werden sollte, wurden geschichtliche Gutachten erstellt und zur Diskussion gebracht. Die Stadtrecherche als städtebauliche Entwurfsgrundlage war freilich nichts völlig Neues: Hier wurde nämlich das Leitbild der „kritischen Rekonstruktion“ aus der Zeit der IBA (1984/87) reaktiviert und weiterentwickelt. So war der Leitgedanke des Bausenators Wolfgang Nagel wie des Senatsbaudirektors Hans Stimmann: „Berlin muss städtebaulich nicht neu erfunden werden.“<sup>14</sup>

Zusätzlich zur Methode der „kritischen Rekonstruktion“ wurde vom „Planwerk“ der Begriff des „dialogischen Städtebaus“<sup>15</sup> eingeführt. Dieses Verfahren soll insbesondere den östlichen Teil Berlins - den Bestand der Moderne als Teil der Geschichte - integrieren. Der dialogische Städtebau setzt auf den Fortbestand des Stadtgrundrisses mit den noch vorhandenen Gebäuden und versucht, die Vergangenheit mit der Zukunft zu verbinden. Mit der durch Ergänzung des Bestandes neu hinzugefügten, auf den historischen Stadtgrundriss bezogenen Bebauungsschicht treten im Zuge der allmählichen Realisierung zwei unterschiedliche Stadtvorstellungen in einen Dialog. Modernisierung schafft so Mehrschichtigkeit, Mischung der Funktionen, Gleichzeitigkeit des Bestandes unterschiedlicher Epochen und Wiedereinführung von historischer Kontinuität. Diese Mannigfaltigkeit in einer sinnvoll durchdachten Komposition ist das Anliegen des dialogischen Städtebaus.

Mittels der städtebaulichen Konzepte - „kritische Rekonstruktion“, „europäische Stadt“ und ergänzend „dialogischer Städtebau“ - wurde die Berliner Mitte unter dem Einfluss von Hans Stimmann wiederaufgebaut. Ihm ging es bei der Planung Berlins nicht nur um „die kreative, künstlerische, soziale und technische Weiterentwicklung, sondern auch um die Erhaltung der Architektur der Stadt als Gedächtnisraum, als einzigartiges Dokument kultureller Leistungen“.<sup>16</sup> Das zuvor patchwork- und brachlandschaftsartig ausgeformte Berlin wurde wieder zu einer Einheit zusammengefügt, in der die städtebauliche Textur der historischen Mitte wieder ablesbar wurde. Einige Bereiche sind derzeit noch in Planung.

11 Unter historischem Zentrum versteht das Planwerk das historische Berlin innerhalb der ehemaligen Zollmauer des 18. und frühen 19. Jahrhunderts.

12 H. Stimmann, *Die gezeichnete Stadt*, Berlin 2002, S. 13.

13 „Die Arbeit des Planwerkes bestand daher zu achtzig Prozent aus Stadtrecherche“; Zitat von Hans Stimmann, Interview mit Dr. H. Stimmann in Berlin am 09.02.2000.

14 H. Stimmann (s.A 8), S. 93.

15 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie*, Planwerk Innenstadt Berlin, Berlin 1999, S. 38.

16 H. Stimmann (s. A 12), S. 16.



Die Methode der „kritischen Rekonstruktion“ erschien gerade in der Nachwendezeit als dringend erforderlich, um die Folgen der partikularen Planungen - wie sie über Jahrzehnte in den beiden Stadthälften praktiziert worden waren - in einem vereinheitlichten konzeptionellen Rahmen zu bewältigen.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist der Bedarf an Wiederherstellungen von Bezügen zur Geschichte - der Wahrung der Permanenz des Stadtgrundrisses - noch längst nicht gesättigt. Die „Neue Charta von Athen 2003“ fordert die Sicherung der historischen Strukturen als Schlüsselaufgabe angesichts des unpersönlichen Trends der Moderne zur Homogenität.<sup>17</sup> Sie ist als Charta symptomatisch in ihrer Dualität: Globale Vernetzung im technologischen Zeitalter bei gleichzeitigen historischen Verortungsmöglichkeiten mit identitätsstiftenden Charakter. Den Bestand inner- bzw. altstädtischer Bausubstanz zu erhalten, ist aus Sicht der Nachhaltigkeit ein wesentliches Kriterium für gelungenen Städtebau.

Durch die internationale Diskussion hat die Methode der „kritischen Rekonstruktion“ weltweite Ausstrahlung. Damit hat kaum ein anderer Theoretiker die Debatte um die „kritische Rekonstruktion“ stärker bestimmt als der 1997 verstorbene Aldo Rossi.

17 ECTP (European Council of Town Planners) veröffentlichte die *Neue Charta von Athen* - eine Charta für die Europäischen Städte im 21. Jahrhundert - und verpflichtete sich zu einer regelmäßigen Überprüfung und Weiterentwicklung dieses Dokuments; *European Council of Town Planners*, Die Neue Charta von Athen 2003 (auch [www-ectp.org](http://www-ectp.org) publiziert).



## Suburbanisierung um Leipzig und Berlin *„Heile Welt“ und „Clash of Cultures“*

### 1. Einleitung

Die Suburbanisierungswelle, die in den 1990er Jahren über Ostdeutschland hinwegschwappte, war aufgrund ihrer ungeheueren Dynamik bis vor kurzem ein viel beachtetes und diskutiertes Phänomen in Stadtplanung, Stadtsoziologie und Stadtgeographie.<sup>1</sup> Mittlerweile ist diese Welle abgeklungen, und so hat sich auch die Urbanisten-zunft neuen Themen zugewandt, insbesondere dem Um- und Rückbau der bestehenden Stadtstrukturen im Zeichen demographischen Wandels und anhaltender Strukturschwäche der peripheren Regionen - vor allem in Ostdeutschland. Gerade deshalb aber scheint derzeit ein durchaus günstiger Moment zu sein, um aus einer „wissenschaftlich“ distanzierten Perspektive einige Anmerkungen zur zeitdiagnostischen Einordnung des ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehens anzubringen.

Die beiden im Titel dieses Beitrags genannten Topoi verweisen auf zwei sehr unterschiedliche, aber gleichermaßen grundlegende Charakteristika der Stadt-Rand- bzw. Stadt-Umland-Wanderung der urbanen Mittelschichten, die die Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts ganz wesentlich geprägt hat.<sup>2</sup> Das Schlagwort der „heilen Welt“ bezieht sich auf den Traum vom sorgenfreien Leben in einem konsolidierten und überschaubaren sozialen Umfeld abseits der Fährnisse städtischer Unübersichtlichkeit, der – vermeintlich oder tatsächlich – die wesentliche Triebkraft von Suburbanisierungsprozessen war und ist. „Heile Welt“ repräsentiert damit den lebensweltlichen Kern der Suburbanisierung, den sowohl deren Befürworter als auch deren Kritiker konzedieren – was letztere angeht, wäre sie freilich als Illusion oder Scheinrealität zu entlarven. Sie steht für die positiven Assoziationen, die sich mit dem Gedanken der Versöhnung von städtischem und ländlichem Leben verbinden, ebenso wie für die Kritik an der „nur vermeintlich heilen suburbanen Welt“ der Vorgärten und Bungalows, Rasenmäher und Car-Ports,<sup>3</sup> die in Wahrheit eine Auflösung urbaner Nachbarschaft in familiärem Indi-

1 Vgl. exemplarisch K. Brake / J.S. Dangschat / G. Herfert (Hrsg.), Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Leverkusen-Opladen 2001.

2 An dieser Stelle sei explizit darauf hingewiesen, dass es im Folgenden ausschließlich um die Wohnsuburbanisierung und nicht um die Suburbanisierung von Gewerbe, Dienstleistungen und technischen Infrastrukturen gehen soll.

3 P.G. Rowe, *Making a Middle Landscape*, Cambridge (MA) / London 1991.

vidualismus, ein Verschwinden von öffentlichen Räumen – wenn nicht von Öffentlichkeit schlechthin – und eine Perfektionierung der häuslichen Isolation der weiblichen Hälfte der Gesellschaft bedeutet.<sup>4</sup>

Das Diktum des „Clash of Cultures“ steht ebenfalls für ein Moment, das der Suburbanisierung seit jeher innewohnt, auch wenn es die kollektive Vorstellung von Suburbia gemeinhin weit weniger prägt als die Idee der „heilen Welt“ – für die Tatsache nämlich, dass Stadtrandwanderung von Menschen immer auch eine Konfrontation von Alteingesessenen und Zugezogenen bedeutet. Der augenzwinkernde Rekurs auf Samuel Huntington soll andeuten, dass es hierbei insbesondere um Differenzen in der Alltagskultur zwischen Alt- und Neubürgern suburbaner Orte geht, um Fragen des Lebensstils, der sozialen Distinktion und der lokalen Vergemeinschaftung, die durchaus auch einmal zu handfesten politischen Konflikten führen können, beispielsweise wenn eine Entscheidung darüber ansteht, welche kommunalen Investitionsvorhaben vorrangig vorangetrieben werden sollen. Zahlreiche, meist schon ältere Monographien zeichnen diese latent konflikthafter Differenzen sowie die gründliche Transformation von örtlichen Milieus nach, in die sie regelmäßig münden.<sup>5</sup>

An den Rändern der beiden ostdeutschen Großstädte Berlin und Leipzig lassen sich jeweils beide Aspekte der Suburbanisierung, die „heile Welt“ ebenso wie der „Clash of Cultures“, in prägnanter Form wiederfinden. Auch dort sind die Suburbaniten tendenziell zwischen ihrer Zufriedenheit mit dem neuen Heim und seiner Umgebung einerseits und der Erfahrung ihrer unvollkommenen Einbindung in die am Ort vorhandenen sozialen Strukturen andererseits hin und her gerissen. In einer zugegebenermaßen etwas gewagten, aber empirisch durchaus begründbaren und vielleicht auch anregenden Zuspitzung lässt sich das Suburbanisierungsgeschehen in den beiden Städten jedoch darüber hinaus als gleichsam prototypischer Ausdruck je eines der beiden Topoi der Suburbanisierung charakterisieren: Leipzig verkörpert dann exemplarisch das Moment der „heilen Welt“, Berlin dasjenige des „Clash of Cultures“. Zur Veranschaulichung dieser Gegenüberstellung skizziert der vorliegende Beitrag, der sich auf eige-

4 T. Lupi / S. Musterd, The Suburban „Community Question“, in: Urban Studies 43 (4/2006), S. 801-817.

5 Bereits Anfang der 1950er Jahre hat Hansjürg Beck den Transformationsprozess einer Züricher Vorortgemeinde in einer heute weitgehend vergessenen, aber nach wie vor sehr lesenswerten Fallstudie detailliert nachgezeichnet: H. Beck, Der Zusammenstoß von Stadt und Land in einer Vorortgemeinde, Zürich 1952; vgl. auch T. Neubauer, Der Suburbanisierungsprozess an der Nördlichen Badischen Bergstraße, rer. nat. Diss., Heidelberg 1979 (= Heidelberger Geographische Arbeiten 61); B. Eigenmann, Strukturwandel oder Suburbanisierung: Eine vergleichende Untersuchung am Beispiel der Gemeinden Sulzfeld und Jöhlingen im Kreis Karlsruhe, rer. nat. Diss., Karlsruhe 1980; P. Roth, Suburbanisierung im Wohnbereich der Gemeinde Riedstadt, Kreis Groß-Gerau: Eine Analyse der allgemeinen Wandlungsprozesse und der Veränderungen im Wohnbereich durch den Prozess des sozialen Wandels, rer. nat. Diss., Frankfurt 1983 (= Rhein-Mainische-Forschungen 97); G. Weiss, Heimat vor den Toren der Großstadt: Eine sozialgeographische Studie zu raumbezogener Bindung und Bewertung in Randgebieten des Verdichtungsraums am Beispiel des Umlandes von Köln, Köln 1993 (= Kölner Geographische Arbeiten Heft 59); U. Haefeli, Ein Dorf wird Vorstadt: Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee, Zürich 1996.

ne Forschungserfahrungen in beiden Stadtregionen stützt,<sup>6</sup> im dritten Abschnitt einige soziokulturelle Facetten der Suburbanisierung in Berlin und Leipzig, an denen sich Differenzen zwischen diesen beiden Fällen festmachen lassen – wobei freilich auch die reichlich vorhandenen Gemeinsamkeiten im Suburbanisierungsgeschehen beider Städte zur Sprache kommen. Vor dem Hintergrund der verbreiteten Hoffnung, die gegenwärtig insbesondere in Ostdeutschland geringe Suburbanisierungsdynamik lasse sich als Zeichen einer veritablen „Reurbanisierung“ interpretieren, zieht der vierte Abschnitt dann ein kurzes Resümee.<sup>7</sup> Zunächst allerdings sollen die Grundzüge des ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehens seit 1989 nachgezeichnet werden.

## 2. Phasen der Suburbanisierung in Ostdeutschland seit 1990

### 2.1. Die Vorgeschichte

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wuchsen die deutschen Städte in einer nie zuvor und auch seitdem nicht wieder erlebten Geschwindigkeit. Sowohl Berlin als auch Leipzig waren dabei Zentren des Urbanisierungs- und Industrialisierungsprozesses, und beide Städte vergrößerten ihre Einwohnerzahl binnen weniger Jahrzehnte um ein Vielfaches: Zwischen 1871 und 1914 nahm die Bevölkerung Berlins von 1 Million auf 3,5 Mio. Menschen zu, diejenige Leipzigs von 100.000 auf über eine halbe Million. Mit diesem Wachstumsschub ging eine enorme Expansion der Stadtfläche einher: Es entstanden die wohlbekannten, als Inbegriff der Großstadt geltenden Gründerzeitviertel in Blockrandbebauung, die bis heute das Image und in weiten Teilen noch immer die Morphologie der zentrumsnahen Stadtbereiche prägen. Diese setzten in den 1920er und 1930er Jahren ihr Vordringen ins Umland fort, allerdings bei weitaus geringerer Wachstumsdynamik: Jenseits der Stadtkanten entstanden Genossenschaftssiedlungen und erstmals in größerem Umfang auch typisch suburbane, reine Wohngebiete von niedriger Dichte. In dem annähernd halben Jahrhundert zwischen Zweitem Weltkrieg und Fall der Mauer schließlich war die Entwicklung an den Rändern von Berlin und Leipzig vom „real existierenden Sozialismus“ geprägt. Der in der Zwischenkriegszeit in Gang gekommene Suburbanisierungsprozess war weitgehend eingefroren – im eingemauerten Westberlin mangels privater Bauaktivitäten ohnehin, aber auch in der „Hauptstadt der DDR“ und in Leipzig. Seit den 1970er Jahren entstanden an

6 Vgl. insbesondere H. Nuissl, Suburbanisierung und kommunale Entwicklungsstrategien an den Rändern der Hauptstadt, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 38 (2/1999), S. 237-258; H. Nuissl / C. Joerk, Messbarer Wandel an den Rändern der Hauptstadt, in: Raumforschung und Raumordnung 55 (2/1997), S. 91-105; H. Nuissl / D. Rink, Urban Sprawl and Post-socialist Transformation: The case of Leipzig (Germany), Leipzig 2003 (= UFZ-Berichte 4/03, UFZ Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH); H. Nuissl / D. Rink, Suburbanisierung und Flächeninanspruchnahme (Urban Sprawl) unter Schrumpfbedingungen: Das Beispiel Leipzig, in: U. Altrock / R. Kunze / U. von Petz / D. Schubert (Hrsg.), Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05, Berlin 2005, S. 95-111.

7 S. Buzar / P. Ogden / R. Hall u.a., Splintering Urban Populations: Emergent Landscapes of Reurbanisation in Four European Cities, in: Urban Studies 44 (4/2007), S. 651-677.

der städtischen Peripherie stattdessen die sattsam bekannten Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise, und in Berlin wurden auch große Industrieareale am Stadtrand erschlossen. Außerdem blühte im Osten Deutschlands die Kleingartenkultur. Der Berliner Stadtplaner Bernd Hunger hat die sich hieraus ergebende realsozialistische Suburbanisierungsvariante einmal sehr treffend als „goldenes Dreieck von Arbeit, Platte und Datsche“ charakterisiert und damit zumindest angedeutet, dass neben den sichtbaren städtebaulichen Unterschieden auch soziokulturelle Unterschiede zur „Suburbanisierung West“ bestanden. Insgesamt lässt sich aber auch für die DDR festhalten, was der amerikanische Stadtforscher Brian Berry in den 1970er Jahren für die gesamte realsozialistische Welt konstatierte: Trotz vollmundiger Rhetorik, neue Städte für neue Gesellschaften zu bauen, wurden die traditionellen Stadt- und Zentralitätsmuster weitgehend erhalten, „whilst, ironically, [...] liberal capitalism, with its acceptance of big cities and growth as the inevitable accompaniment of success, is seeing its cities disintegrate“.<sup>8</sup> Mauerfall und deutsche Einheit haben die Situation an den ostdeutschen Stadträndern dann jedoch grundlegend verändert. Der nun einsetzende, gerade einmal eineinhalb Jahrzehnte währende Suburbanisierungsprozess, lässt sich dabei bereits in vier Phasen einteilen.<sup>9</sup>

## 2.2. Suburbanisierungsphase „Wild-Ost“ (1990 bis 1992/93)

Die erste Phase der ostdeutschen „Nach-Wende-Suburbanisierung“ dauerte von 1990 bis etwa 1992/93 und lässt sich ziemlich treffend als „wilder Osten“ umschreiben. Außer von Institutionen- und Geldtransfers wurde diese Phase bestimmt von einer weit verbreiteten Unsicherheit im Umgang mit den neuen Institutionen, teilweise auch regelrechter Rechtsfreiheit, sowie einem ausgeprägten Wachstumsoptimismus.<sup>10</sup> In dieser Situation nahmen sich größere Unternehmen, Anlage suchendes Kapital und Glücksritter aus den alten Bundesländern der ostdeutschen Stadtränder an: Beinahe ohne Zeitverzug sprossen rund um die urbanen Zentren der neuen Bundesländer fast schlagartig „Einkaufsparks“ aus dem Ackerboden.<sup>11</sup> In Planerkreisen geradezu legendär ist das Beispiel des über einige Jahre größten deutschen Einkaufszentrums, des zwischen Leipzig und Halle in der 800-Seelen-Gemeinde Güntersdorf gelegenen und

8 B.J.L. Berry, *The Counterurbanization Process: Urban America Since 1970*, in: *ders.* (Hrsg.), *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills / London 1976, S. 17-30, S. 12.

9 H. Nuissl / D. Rink, *The production of urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation*, in: *Cities* 22 (2/2005), S. 123-134.

10 So ist heute weitgehend vergessen und kaum mehr vorstellbar, geschweige denn nachzuvollziehen, dass für die Stadtregion Berlin bis 2010 eine Bevölkerungszunahme um etwa 1 Mio. Menschen erwartet wurde und dass der Berliner Senat dementsprechend das ehrgeizige Ziel formulierte, von der „erforderlichen“ halben Mio. neuer Wohnungen 300.000 im Stadtgebiet zu realisieren; vgl. C. Köster / I. Krings / N. Nähr / H. Nuissl, *Stadterweiterungen im Berliner Nordosten: Darstellung und Analyse einer komplexen Planungssituation*, Hamburg 1993.

11 T. Coles, *Trading Places: The Evolution of the Retail Sector in the New German Laender since Unification*, in: *Applied Geography* 17 (4/1997), S. 315-333.

kürzlich zur Konsumerlebnislandschaft „Nova Eventis“ aufgerüsteten Saaleparks, für den die Baugenehmigung noch am 30. September 1990 unterschrieben wurde - einen Tag vor Inkrafttreten des bundesrepublikanischen Bau- und Planungsrechts, das auch bei wohlwollendster Auslegung diesem Projekt niemals eine Genehmigungsfähigkeit bescheinigt hätte. Kurz nach der Errichtung der ersten Einkaufszentren wurden auch schon die ersten Gewerbeareale erschlossen. Die Entwicklung von suburbanen Wohngebieten, die trotz weit verbreiteter Schockstarre von Planungs- und Bauverwaltungen ein Minimum an planerischer Vorbereitung benötigte, lief ebenfalls in der „Wild-Ost“-Phase an. Realisieren ließen sich diese Gebiete aber meist erst in den folgenden Jahren. Auf der anderen Seite zeichnete sich bereits ab, dass die städtebauliche Entwicklung im Bestand durch ungeklärte Restitutionsansprüche noch über mehrere Jahre massiv beeinträchtigt sein würde.

### 2.3. Anschwellende Suburbanisierungsdynamik (1992/93 bis 1996)

Als die nach der Wende flugs geplanten neuen Wohngebiete in großer Zahl bezugsfertig wurden und den Ostdeutschen erstmals die Möglichkeit eröffnet wurde, an den Stadtrand umzuziehen, kam noch in der ersten Hälfte der 1990er Jahre eine massive Wohnsuburbanisierung in Gang. Die zweite Suburbanisierungsphase begann. Allerdings verlief diese Phase in Berlin und Leipzig nicht vollständig synchron: In Leipzig erreichte der Prozess der Wohnsuburbanisierung seinen Höhepunkt bereits 1996, während er sich in Berlin etwas langsamer über einen Zeitraum von einigen Jahren aufbaute, 1996 - relativ betrachtet - das Niveau des bekanntermaßen schon in den Jahrzehnten zuvor „suburbanisierungsgeplagten“ Hamburg erreichte und erst 1998 seinen Höhepunkt erreichte, als über 40.000 Berliner ihrer Hauptstadt den Rücken kehrten, um ins Umland zu ziehen.

Ein ostdeutsches Spezifikum der Wohnsuburbanisierung bestand in der zunächst sehr gemischten demographischen Struktur der Suburbaniten. Als typischer Suburbanisierungshaushalt dominierte keineswegs die Kleinfamilie in ihrer Gründungsphase. Vielmehr zogen auch viele jüngere und ältere Paare ohne Kinder an den Stadtrand. Hierzu passte der Umstand, dass ganz entgegen den landläufigen Vorstellungen vom suburbanen Wohnen, insbesondere an den Rändern der Großstädte Berlin und Leipzig, zunächst das drei- oder viergeschossige Mietshaus zur typisch suburbanen Hausform wurde, so dass viele der Hinzuziehenden ihr neues Zuhause nicht im freistehenden Eigenheim, sondern in einer angemieteten Etagenwohnung fanden. Insofern erwies sich der ostdeutsche Suburbanisierungsprozess in dieser Phase weniger als sozialräumlicher Ausdruck tiefgehender gesellschaftlicher Differenzierungsprozesse (die selbstverständlich stattfanden, sich aber zunächst noch kaum räumlich niederschlugen), sondern in allererster Linie als „bloß“ raumstrukturelles Phänomen. Bemerkenswert ist außerdem, dass gerade in dieser Phase vielfach auch Gemeinden mit recht beschei-



denen Wohnlagen massiv an Einwohnern gewannen.<sup>12</sup> Dies illustrierte nicht zuletzt die beträchtliche Zahl an Zuzügen im unmittelbaren Einflussbereich der beiden Flughäfen Berlin-Schönefeld und Leipzig-Halle.

#### 2.4 Abschwellende Suburbanisierungsdynamik (1997 bis ca. 2000)

Auch wenn sich mit Anbruch des Jahres 1997 zunächst keine sichtbaren Veränderungen im ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehen ergaben, markiert genau dieses Jahr den Beginn einer dritten Phase. Denn am 31.12.1996 wurde die sogenannte „Sonder-AfA“ – die Möglichkeit, für Investitionen in den Wohnungsbau Ostdeutschlands steuerliche Sonderabschreibungen geltend zu machen – um die Hälfte reduziert, um dann nur ein Jahr später vollends auszulaufen. Der entscheidende Anreiz für Investitionen in den ostdeutschen Immobilienmarkt, der zugleich das wesentliche Treibmittel der Suburbanisierungsdynamik der 1990er Jahre gewesen war, fiel damit weg, zumal mittlerweile auch für die größten Optimisten kaum mehr zu übersehen war, dass die neuen Bundesländer mitnichten vor einer Phase ausgeprägten Bevölkerungswachstums und damit verbundener Nachfrage nach Wohnraum standen. Hinzu kam, relevant insbesondere im Fall Leipzig, dass in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre mit der fortschreitenden Klärung von Restitutionsansprüchen endlich auch der Prozess der Stadterneuerung an Schwung zulegte. Damit erwuchs dem suburbanen Wohnungsangebot eine attraktive innerstädtische Konkurrenz. Schließlich wurde der Suburbanisierungsprozess auch dadurch abgebremst, dass die wendebedingte Paralyse der Raumordnung abklang und regionalplanerische Aktivitäten und Vorgaben, die eine Eindämmung des bis dahin weitgehend „unbeaufsichtigten“ Siedlungsflächenwachstums zum Ziel hatten, an Einfluss und Steuerungskraft gewannen. In Berlin nahm zu diesem Zeitpunkt die Abwanderung ins Umland zwar noch zu, doch auch im Berliner Umland wurde das Planungs- und Baugeschehen deutlich zurückgefahren. Vor dem Hintergrund einer insgesamt abschwellenden Suburbanisierungsdynamik wandelte sich auch der phänotypische Charakter des Suburbanisierungsgeschehens. Hatten bis dahin dicht, hoch und kompakt gebaute Wohnanlagen das Baugeschehen rund um Berlin und Leipzig vielerorts bestimmt, wurde nun zunehmend das „klassische“, meist freistehende Einfamilienhaus zum dominierenden Neubauobjekt – und damit der architektonische Archetyp Suburbias.

#### 2.5. Konsolidierung (seit ca. 2000)

Etwa seit der Jahrhundertwende hat sich der Suburbanisierungsprozess in ganz Ostdeutschland noch einmal erheblich abgeschwächt und ist stellenweise fast zum Erliegen gekommen. Die Städte in den neuen Bundesländern sind damit in eine nach wie vor andauernde Konsolidierungsphase eingetreten. Seitdem ein Großteil der Städter, die schon immer oder zumindest seit der deutschen Einheit die Innenstädte hatten ver-

12 H. Nuissl / C. Joerk (s. A 5).

lassen wollen, ihr Vorhaben realisiert hatten, und seitdem sich die städtischen Wohnungsmärkte im Zeichen der machtvoll einsetzenden demographischen Schrumpfung mehr als entspannt haben, ist auch die Nachfrage nach suburbanem Wohnen drastisch zurückgegangen.

Äußerten beispielsweise in der jährlich durchgeführten repräsentativen Haushaltsbefragung der Stadt Leipzig Mitte der 1990er Jahre noch beinahe 30 % der befragten Haushalte den Wunsch, ins Umland zu ziehen, so ist dieser Wert in den letzten Jahren auf rund 10 % zurückgegangen. Der durchschnittliche Mietpreis für eine modernisierte Altbauwohnung in Leipzig ist zwischen 1991 und 2001 um bis zu 50 % gefallen und verharzt seither auf niedrigem Niveau, wenn auch mit zunehmender Lagedifferenzierung. Und ähnlich wie in den weniger attraktiven innerstädtischen Altbauquartieren sind auch in den rasch hochgezogenen suburbanen Neubaugebieten der 1990er Jahre rückläufige Bevölkerungszahlen bzw. beträchtliche Leerstände von bis zu 50 % zu beobachten – von den oftmals dramatischen Leerstandszahlen und Brachflächenanteilen in suburbanen Gewerbegebieten ganz zu schweigen. Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass die Mehrzahl der neuen Wohngebiete mittlerweile begonnen hat, die Patina etablierter Nachbarschaften anzusetzen. So darf für Ostdeutschland eine zwar lebhaft, insgesamt aber kurzatmige Suburbanisierungsdynamik diagnostiziert werden – ein Befund, der sich plastisch veranschaulichen lässt, indem man sich beispielsweise vor Augen führt, dass das Leipziger Umland, von Delitzsch bis Borna und von Schkeuditz bis Brandis, auch heute noch eine geringere Einwohnerzahl aufweist als 1971.

### 3. Zur soziokulturellen Dimension der ostdeutschen Suburbanisierung

Die Suburbanisierungsdynamik in den Neuen Bundesländern hat die räumliche und sozialräumliche Struktur der ostdeutschen Stadtregionen beträchtlich verändert. Hat sie aber auch Folgen für das alltägliche Leben an den großstädtischen Stadträndern gezeitigt? Darüber geben die skizzierten stadt- und sozialgeographischen Befunde kaum Aufschluss – wie überhaupt konstatiert werden darf, dass die Zahl der Analysen und Untersuchungen, die zur Beantwortung dieser Frage herangezogen werden können, sehr überschaubar ist.<sup>13</sup>

Zunächst einmal darf davon ausgegangen werden, dass sich an den ostdeutschen Stadträndern infolge des Suburbanisierungsbooms der 1990er Jahre spürbare soziokulturelle Verschiebungen, teilweise auch Verwerfungen ergeben haben. In der „Wild-Ost“-Phase war eine Transgression der im suburbanen Raum etablierten Gemeindemilieus allerdings noch kaum wahrnehmbar: Da die Wohnsuburbanisierung noch nicht

13 Vgl. hierzu insbesondere M. Menzl, *Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg, Frankfurt a.M.* 2007; U. Matthiesen (Hrsg.), *An den Rändern der deutschen Hauptstadt: Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biographische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg*, Leverkusen-Opladen 2002.

recht eingesetzt hatte, waren diese Milieus im Zuge der postsozialistischen Transformation „lediglich“ denselben Beschleunigungs- und Umwertungsprozessen ausgesetzt wie die gesamte ostdeutsche Gesellschaft. Auch die überall entstandenen Imbissbuden, Automärkte und Verkaufsmessen waren ein generelles Kennzeichen der neuen Basarökonomie und hatten in den seltensten Fällen ein spezifisch suburbanes Gepräge.

Als dann aber in den Phasen der an- und abschwellenden Suburbanisierungsdynamik die allorts wuchernden suburbanen „Wohnparks“ bezogen wurden, änderte sich das Bild sehr rasch. In den an der städtischen Peripherie gelegenen Gemeinden ließen sich in großer Zahl vormalige Stadtbewohner nieder. Dies wird in aller Regel als Ausdruck der Tatsache gedeutet, dass nun breite Kreise der Bevölkerung ihren lange gehegten Wunsch nach einem „Leben im Grünen“ realisierten. Bei genauerem Hinsehen erweist sich jedoch gerade für die erste Welle von „Stadtflüchtlingen“ als nach der Wende mit Abstand wichtigstes Suburbanisierungsmotiv, die meist bescheidenen, nicht selten desolaten Wohnbedingungen in den ostdeutschen Altbauquartieren hinter sich zu lassen, zumal diese aufgrund der Restitutionsregelung „Rückgabe vor Entschädigung“ damals großenteils noch auf ihre Instandsetzung warteten. So äußerten Mitte der 1990er Jahre in einer unter Stadt-Umland-Wanderern in der Stadtregion Leipzig durchgeführten Erhebung überraschend viele Befragte, sie wären durchaus gern innerhalb der Innenstadt umgezogen, hätten dort aber keine ihren Vorstellungen entsprechende Wohnung gefunden.<sup>14</sup>

Insofern lässt sich konstatieren, dass gerade die „frühen“ Suburbaniten rund um die (noch) flächendeckend sanierungsbedürftige und sogar nach DDR-Maßstäben heruntergekommene Gründerzeitstadt Leipzig auch im Wortsinn ihre „heile Welt“ gefunden haben – ein für ganz Ostdeutschland durchaus charakteristisches Suburbanisierungsmuster. Hingegen wurde die von West-Berlin ausgehende Stadt-Umland-Wanderung von Mittelschichtfamilien auf der Suche nach einem Eigenheim getragen und zeigte damit die charakteristischen Züge „klassischer“ Suburbanisierung.

In den etlichen Umlandgemeinden erreichte die Zahl der Neuzugezogenen bald diejenige der Alteingesessenen, in einigen Gemeinden drehten sich die Mehrheitsverhältnisse sogar um. In den am Rande von West-Berlin gelegenen Gemeinden, aber auch in einigen Neubaugebieten rund um Leipzig ergab sich darüber hinaus die besondere Situation, dass doch viele der Neubürger aus den alten Bundesländern oder West-Berlin kamen. Mit dieser suburbanen Variante einer „Ost-West-Konfrontation“ prallten oftmals auch „Welten“ aufeinander, unterschiedliche Lebensformen, Lebensstile und Habitusformationen.<sup>15</sup>

14 G. Herfert, Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Bundesländer. Eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin, in: *Europa Regional* 4 (1/1996), S. 32-46; vgl. auch B. Müller / O. Schmidt / M. Holzweißig, Wohnverhältnisse und Migrationsmotive der Einwohner von Neubaugebieten in Umlandgemeinden von Dresden 1997 (= IÖR Texte 114).

15 U. Matthiesen / H. Nuissl, Phasen der Suburbanisierung seit 1989: Stichpunkte zum Berlin-Brandenburgischen Verflechtungsprozess, in: U. Matthiesen (s. A 13), S. 79-90, S. 86.

Zu der Frage, inwieweit es gelang, die Suburbaniten in die örtlichen Strukturen zu integrieren, ergab eine Mitte der 1990er Jahre in der Region Leipzig durchgeführte Studie,<sup>16</sup> dass nicht nur die städtebauliche und verkehrstechnische Anbindung vieler Neubaugebiete an die bestehenden Siedlungsbereiche zu wünschen übrig ließ, sondern dass auch die neuen Bewohner kaum in das Gemeindeleben einbezogen waren. Allerdings ist ein solches Integrationsdefizit ein Phänomen, das im Zuge von Suburbanisierungsprozessen typischerweise und weltweit zu beobachten ist. Rund um Leipzig hat es indes keine augenfälligen Verwerfungen oder Konflikte hervorgerufen; abgesehen vielleicht von der Stigmatisierung einer Handvoll „Russensiedlungen“, für die sich andererseits aber auch bundesweit und keineswegs nur im suburbanen Raum zahlreiche Beispiele finden lassen. Dies mag auch darauf zurückzuführen sein, dass das Leipziger Umland eine in wirtschafts- und sozialstruktureller Hinsicht seit langem verstädterte Region ist.

Rund um Berlin findet sich hingegen eine etwas andere Situation: Die Metropolregion Berlin-Brandenburg zeichnet sich durch ein schon beinahe jahrhundertaltes latentes, bisweilen auch manifestes Misstrauen des hier „besonders flachen“ Landes gegenüber der Hauptstadt aus. Dies haben auch die „suburbanisierenden“ Hauptstädter bisweilen deutlich zu spüren bekommen. Vor einigen Jahren waren die Berliner Tageszeitungen voll mit Berichten entsprechender Auseinandersetzungen und Anfeindungen. Besonders spannend sind auf der anderen Seite jedoch die neuen Milieuformationen, die sich in dieser Konstellation haben entwickeln können.

Im Rahmen einer größeren Projektstudie zum Berliner Umland<sup>17</sup> ließ sich am Beispiel einer suburbanen Kommune die Genese eines „ost-west-gemixten“ Gemeindemilieus nachzeichnen. Es entstand, nachdem das vormalig DDR-typisch vergleichsweise homogene lokale Milieu nach 1989 sehr rasch auseinandergedriftet war und sich in ein eher bewahrendes, invers orientiertes Teilmilieu<sup>18</sup> einerseits und die Fraktion der „Modernisierer“ andererseits ausdifferenziert hatte. Während in ersterem Teilmilieu massive Vorbehalte gegen die rasche Transformation von räumlichen, ökonomischen und sozialen Strukturen herrschten und ein wesentliches Element gemeinschaftlicher Sinnstiftung waren, formierten die „Modernisierer“ ein neues lokalpolitisches Kraftzentrum. Sie waren nicht nur verantwortlich für viele, wohl oft zu ehrgeizige kommunale Entwicklungsvorhaben, sondern zeigten sich auch gegenüber Koalitionen mit ihren aus dem „Westen“ kommenden Nachbarn sehr aufgeschlossen, mit denen sie alsbald eine neue lokale Elite bildeten. Der für diesen Fall zu konstatierende „Clash“<sup>19</sup> be-

16 *Empirica* (Hrsg.), Wanderungsverhalten in Relation zur Wohnbauentwicklung in Leipzig und Umland, Berlin 1996 (Projektbericht, Empirica).

17 *U. Matthiesen* (s. A 13).

18 Von Ulf Matthiesen unter Rückgriff auf ein Interviewzitat provokativ, aber einprägsam als „Nationalpark-DDR-Bewohner“ bezeichnet; vgl. *U. Matthiesen*, An den Rändern der deutschen Hauptstadt: Regionalkulturelle Suburbanisierungsprozesse im Märkischen Sand – zwischen „Hightech-Kathedralen“ und „Nationalpark DDR“, in: *Berliner Journal für Soziologie* 8 (2/1998), S. 245–268.

19 Vgl. hierzu auch *P. Franz*, Suburbanization and the Clash of Urban Regimes: Developmental Problems

steht insofern nicht lediglich in einer Konfrontation von Alteingesessenen und Neuzugezogenen, sondern ist vielschichtiger: Das im Zuge des Suburbanisierungsprozesses neu etablierte elitäre Teilmilieu bildet gleichsam ein Amalgam aus alten und neuen Gemeindemitgliedern und „stößt“ sich nun mit den alltagskulturellen Ausdrucksformen und den kommunalpolitischen Positionen der suburbanen Transformations- und/oder Modernisierungsverlierer.

#### 4. Das Ende der Suburbanisierungsdebatte in Ostdeutschland?

Für die bis heute andauernde Konsolidierungsphase wird nun ein neues Phänomen der Stadtentwicklung konstatiert, ein Phänomen, das viele Urbanisten und Stadtplaner schon seit Jahrzehnten herbeisehnen: Erstmals wird, und zwar nicht nur in Ostdeutschland, ein Trend zum Rückzug aus dem Umland in die Städte ausgemacht. Bislang allerdings scheint sich die Wahrnehmung dieses Trends zu weiten Teilen auf die Feuilletons der Qualitätszeitungen zu beschränken, während die statistischen Belege für diesen Trend noch nicht allzu valide sind. Immerhin weist seit einigen Jahren zumindest die Stadt Leipzig ein positives Wanderungssaldo gegenüber ihrem Umland auf – zweifelsohne ein ermutigendes Zeichen für die lange „gebeutelten“ Kernstädte, auch wenn sich dieser positive Saldo zum überwiegenden Teil auf Umzüge von jungen Menschen in der Ausbildungsphase zurückführen lässt, die es seit jeher in die Städte zieht. Aussagekräftiger sind daher wohl eher die handfesten Begleiterscheinungen des derzeitigen Suburbanisierungsstillstandes in Ostdeutschland, die eben auch als Indizien dafür interpretiert werden dürfen, dass der Traum vom „besseren“ Leben in Suburbia langsam verblasst:<sup>20</sup>

- ▷ In Ostdeutschland lassen sich nun auch in Stadtrandlagen zum Teil beträchtliche Leerstände beobachten; in manchen suburbanen Wohngebieten aus dem letzten Jahrzehnt finden sich sogar untrügliche Anzeichen eines dauerhaften Niedergangs. Dies kann als Beleg dafür gewertet werden, dass der Attraktivitätsüberschuss des Stadtrandes gegenüber der Innenstadt keineswegs naturgegeben ist – sprich: dass die immer wieder zur Erklärung von Suburbanisierung bemühten „Pull-Faktoren“ mitnichten ontologische Qualität besitzen und durchaus einer Umdeutung unterliegen können.
- ▷ Trotz des in der Psychologie eingehend dokumentierten Phänomens, dass Menschen an einer positiven Interpretation grundlegender biographischer Entscheidungen auch bei gegenteiligen Erfahrungen so lange wie möglich gleichsam kontrafaktisch festhalten (kognitive Dissonanz), gibt es unter denjenigen Ostdeutschen, die in den ver-

of East German Cities in a Free Market Environment, in: *European Urban and Regional Studies* 7 (2/2000), S. 135-146.

20 Vgl. hierzu etwa das am 26. April 2002 im Deutschland-Radio Berlin ausgestrahlte Feature von Antje Hannover, das unterschiedlichen Enttäuschungserfahrungen „stadtflichtiger“ Berlinerinnen und Berliner nachspürte.

gangenen 17 Jahren an den Stadtrand gezogen sind, neben den vielen zufriedenen auch eine ganze Reihe weniger zufriedener Suburbaniten. Beklagt wird insbesondere, dass Versprechungen auf eine der Wohnbebauung nachfolgende Versorgungsinfrastruktur nicht eingelöst wurden, zuweilen auch, dass sich hieraus die Notwendigkeit ergeben habe, einen Zweitwagen anzuschaffen. So mancher zeigt sich aber auch enttäuscht darüber, dass sich kaum nachbarschaftliche Bande entwickelt hätten.

- ▷ Der wichtigste Anstoß für eine Umkehr des Suburbanisierungsprozesses in Ostdeutschland geht gleichwohl vom Immobilienmarkt aus. Dieser ist bekanntlich – zumindest aus Vermietersicht – weitgehend zusammengebrochen, weshalb seit einigen Jahren unter der Überschrift „Stadtumbau Ost“ ein kostspieliger Versuch zu seiner „Bereinigung“ unternommen wird.<sup>21</sup> Die gesunkenen Boden- und Immobilienpreise haben zur Folge, dass sich am Stadtrand das Grundbedürfnis nach Wohnraum kaum mehr preisgünstiger als in innerstädtischen Lagen befriedigen lässt – nicht bei der Eigentumbildung und schon gar nicht bei der Suche nach einer Mietwohnung. Nur am Rande sei angemerkt, dass diese Situation auch für viele „Häuslesbauer“ äußerst schmerzhaft Konsequenzen hat: Ihre Immobilie erlöst auf einem „überentspannten“ Markt weitaus nicht mehr dieselbe Summe, die sie noch vor kurzem gekostet hatte. Dieser Umstand hat bereits nicht wenige Suburbaniten, etwa wenn sie nach dem Verlust des Arbeitsplatzes oder nach einer Scheidung die Hypothekenzinsen nicht mehr bedienen konnten, in den finanziellen Ruin gestürzt.

Wie auch immer: Suburbanisierung ist derzeit kein beherrschendes Thema in der ostdeutschen Stadtentwicklungsdebatte. Vielmehr steht die Frage im Mittelpunkt, wie sich ein überreicher Bestand an historischen Stadtstrukturen unter harten Schrumpfungsbedingungen bewahren lässt. Das heißt allerdings nicht, dass es, gerade vor dem Hintergrund der auch im suburbanen Raum verbreiteten Krisenphänomene, nicht spannend wäre weiterzuverfolgen, wie sich die ostdeutschen Stadtränder künftig entwickeln und welches soziale Leben sich dort entfaltet.

21 M. Bernt, Stadterneuerung, Stadtumbau und Schrumpfung. Was ist neu?, in: U. Altrock u.a. (Hrsg.), *Sparsamer Staat – schwache Stadt?*, Berlin 2006, S. 115-126 (= Planungsrundschau 13).





## **Stadthistorische Bestandsanalyse**

### *Geschichte - Theorie - Praxis<sup>1</sup>*

#### **1. Einleitung**

Alte Städte sind komplexe raum-zeitliche Gefüge. Sie verfügen über große geschichtliche Aussagekraft und besitzen einen hohen Denkmalwert. „Die bevorzugte Wertschätzung Rothenburgs in der populären Meinung, seine bekannte Fähigkeit, weit über die Kreise der professionellen Denkmalsfreunde hinaus Denkmalenthusiasmus hervorzurufen, beruht nicht auf ungewöhnlicher Fülle oder Bedeutung einzelner Denkmäler: Die Stadt als Ganzes ist das Denkmal.“ hatte Georg Dehio bereits 1908 im Band Süddeutschland des „Handbuchs der Deutschen Kunstdenkmäler“ festgestellt.<sup>2</sup>

Wie bei jedem Denkmal können Schutz und Pflege des „Denkmals Stadt“ allerdings nur in dem Ausmaß erfolgreich sein, in dem sie bei allen Beteiligten von der Kenntnis über das Denkmal getragen werden. Wie bei jedem Denkmal müssten Maßnahmen am Denkmal Stadt deshalb von sachlich fundierten und geschichtlich begründeten Untersuchungen vorbereitet und begleitet werden. Dabei kommt es vor allem darauf an, verständlich zu machen, dass „Altstadt“ eine historische Raumkategorie darstellt, die mehr ist als die Addition ihrer Einzelteile und deren Erfahrungs- und Erlebniswert sich nicht im gefälligen, harmonischen Stadtbild erschöpft. Um in Planungs- und Entscheidungsprozessen wirksam werden zu können, müssen die Ergebnisse derartiger Untersuchungen zudem in geeigneter Weise aufbereitet werden. Dies erfordert insbesondere die Übernahme in den Planungsdisziplinen gebräuchlicher, zeichnerischer und kartographischer Darstellungsformen.

Auch diese Erkenntnis ist nicht neu. Wie im Titel angedeutet, will der folgende Beitrag deshalb zunächst einen knappen Rückblick auf die Geschichte historischer - genauer denkmalpflegerischer - Stadtanalysen versuchen, dann am Beispiel des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“ Methode und Inhalt einer gleichermaßen historisch-stadtgeographischen sowie städtebaulich-denkmalpflegerischen Ortsanalyse

- 1 Bei dem Beitrag handelt es sich um einen geringfügig überarbeiteten und mit Anmerkungen versehenen Vortrag, den der Vf. auf der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt e.V. zum Thema „Fachplanungen in der Stadtentwicklung“ am 25. September 2004 in Ellwangen (Jagst) gehalten hat.
- 2 G. Dehio (Bearb.), Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Band III Süddeutschland, Berlin 1908, S. 436.

vorführen und zum Schluss – ebenfalls am Beispiel Ellwangens – kurz der Frage der praktischen Anwendung derartiger Untersuchungen und Bestandserhebungen nachgehen.

## 2. Zur Geschichte der historischen Bestandsanalyse

In seinem 1910, nur ein Jahr nach der Originalausgabe auch in deutscher Übersetzung erschienenen Lehrbuch verlangte schon Raymond Unwin, einer der führenden englischen Stadtplaner seiner Zeit: „Ehe ein Plan für eine Stadt oder für das Projekt einer Stadtentwicklung klugerweise begonnen werden kann, muss eine genaue Aufnahme aller zu berücksichtigenden Umstände stattgefunden haben.“<sup>3</sup> In diesem Zusammenhang sollte, so sein Vorschlag, „eine Serie von Karten gesammelt werden, die so vollständig wie möglich die vergangene Entwicklung der Stadt zeigt; als Beilage sollten Pläne hinzugefügt werden, die alle öffentlichen Gebäude darstellen und alle Gebäude und Plätze von historischem Wert, allgemeinem Interesse oder hervorragender Schönheit.“<sup>4</sup> Diese Aufgabe müsse seines Erachtens „notwendigerweise von dem Sozialwissenschaftler, dem Historiker und dem mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Altortumsforscher übernommen werden.“<sup>5</sup>

Die sich vorwiegend auf die Kunstwissenschaft stützende Denkmalpflege zu Beginn des 20. Jahrhunderts verfügte nicht über die analytisch-wissenschaftlichen Methoden zur Erfassung und Bewertung von Städten oder Dörfern in ihrer raum-zeitlichen Komplexität, geschweige denn zur Erarbeitung städtebaulich-denkmalpflegerischer Konzepte und Planungen. Methodische Hilfestellung leistete damals die Geographie in der Person von Hugo Hassinger und seinem „Kunsthistorischen Atlas von Wien“, der 1916 im Rahmen der von Max Dvořák herausgegebenen „Österreichischen Kunsttopographie“ erschien.<sup>6</sup>

„Jedes architektonische Denkmal ist ja wieder nur Glied eines großen Ganzen, ist auf seine Umgebung abgestimmt und kann nicht aus diesem Rahmen herausgerissen betrachtet werden. Baudenkmale fügen sich zu Straßen- und Platzbildern, und diese komplexen Erscheinungen vermag das beschreibende Wort nur mehr unzureichend zu erfassen, nur schwer in lebendige Vorstellungen umzusetzen. Zeichnung und Photographie kommen zur Hilfe, aber auch sie können immer nur Ausschnitte aus dem Stadtbilde bieten“, schreibt Hassinger in der Einleitung. „Niemals das Stadtbild selbst und der Zusammenhang der Ausschnitte untereinander bleibt unklar. Mit anderen Worten: Für die Erfassung eines Stadtbildes [...] reichen Wort und Bild nicht aus. Da ist der

3 R. Unwin, Grundlagen des Städtebaues. Eine Anleitung zum Entwerfen städtebaulicher Anlagen, Berlin 1910, S. 84.

4 Ebda., S. 87.

5 Ebda., S. 84.

6 H. Hassinger, Kunsthistorischer Atlas der K.K. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und Verzeichnis der erhaltenswerten historischen, Kunst- und Naturdenkmale des Wiener Stadtbildes (= Österreichische Kunsttopographie XV), Wien 1916.



Abb. 1: Ausschnitt aus dem kunsttopographischen Plan des Bezirks Innere Stadt Wien, aus H. Hassinger (s. Anm. 6).

Stadtplan ergänzend einzugreifen berufen, denn nur die Karte vermag eine geschlossene Summe von Beobachtungen und Erkenntnissen raumanschaulich und übersichtlich darzustellen.<sup>7</sup>

In den 18 kunsttopographischen Plänen der Wiener Stadtbezirke, die der Atlas enthält, wurden alle Bauten nach den traditionellen Stilperioden der Kunstgeschichte mit Farben gekennzeichnet: Rot für mittelalterliche Architektur zum Beispiel, Blau für Barock und Rokoko und mit Weiß Bauten des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts entsprechend ihrer „stilistischen Farblosigkeit“ wie Hassinger bemerkt.<sup>8</sup> Die Grenzen dieses Stilperiodenschemas werden vor allem bei den ehemaligen ländlichen Dorfkernen im Großraum Wien deutlich. Für Bauten, die von „Abwandlungen der hohen Kunst unberührt geblieben“<sup>9</sup> waren, Vorstadtbauten und bäuerliche Anwesen zum Beispiel, wurden deshalb zusätzlich Begriffe wie „bäuerlich“ („Dorfgiebelhaus“) und „halbbäuerlich“ (Übergangsform zum „Vorstadthaus“) eingeführt. Jeder der Pläne im Maßstab 1:3.960 wird von einer eingehenden stadtbaugeschichtlichen Analyse und Interpretation sowie einer Liste der erhaltenswerten Bauten begleitet. Dazu gibt es einen „kunsthistorischen Übersichtsplan“ im Maßstab 1:2.500 für ganz Wien. Hugo Hassingers Atlaswerk ist eine Inkunabel der historisch-denkmalpflegerischen Stadtanalyse und sollte für lange Zeit nicht mehr erreichtes methodisches Vorbild bleiben.

In seiner Tradition stehen beispielsweise die kunsttopographischen Kartierungen im Vorsatz der „Bayerischen Kunstdenkmale“, den so genannten Kurzinventaren, mit

7 Ebda., S. 1.

8 Ebda., S. 33.

9 Ebda., S. 30.

deren Publikation das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege 1958 begann. Gegenstand der Kurzinventare waren die Einzeldenkmale, nicht flächenhafte Denkmalszusammenhänge. Wenigstens die Karten ermöglichten dem geschulten Benutzer aber auch stadtbaugeschichtliche Interpretationen.<sup>10</sup> Dem Vorbild Hassingers verpflichtet waren außerdem die „Baualterspläne zur Stadtsanierung“, mit deren Erarbeitung das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege 1971 begann. Sie sollten damals den fachlichen Beitrag des Landesamtes als Träger öffentlicher Belange zu den nach dem Städtebauförderungsgesetz vorgesehenen vorbereitenden Untersuchungen bilden. Das Hauptaugenmerk galt allerdings auch bei ihnen der Beschreibung von Einzelbauten. Die Pläne dienten eigentlich nur der Verortung der Einzelbefunde zum Baualter.<sup>11</sup>

In der Namensgebung erinnern dann selbst noch der 1976 erschienene „Stadtkernatlas Schleswig-Holstein“<sup>12</sup> und der „Ortskernatlas Baden-Württemberg“, den das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg ab 1985 herausgab,<sup>13</sup> an jenen „Kunsthistorischen Atlas“ Wiens von 1916. Die Reihe des „Ortskernatlas Baden-Württemberg“ ist vor allem deshalb bemerkenswert, weil bei ihr nun wieder die Untersuchung der siedlungsgeschichtlichen bzw. städtebaulichen Entwicklung sowie die Beschreibung der gegenwärtigen Überlieferung und das heutige Erscheinungsbild des jeweiligen Ortskerns, d.h. die Denkmalqualitäten von Stadt- und Dorfsensembles, eindeutig im Vordergrund standen. Leider wurden dabei die kartographischen Möglichkeiten zur Darstellung der Analyseergebnisse und zur Bewertung der stadtbaugeschichtlichen Bedeutung nicht wirklich ausgeschöpft, was den städtebaulich-denkmalflegerischen Gebrauchswert der einzelnen Hefte doch einschränkt. Dass die Reihe inzwischen eingestellt wurde, ist dennoch zu bedauern.

Die Geschichte der historisch-denkmalflegerischen Stadtanalyse ergäbe leicht einen umfangreichen eigenen Beitrag. Hier ist nicht der Platz dafür, so dass andere wichtige methodische Ansätze, unter anderem auch im benachbarten europäischen Ausland, nur kurz erwähnt werden können. Dazu gehören die denkmalflegerischen Stadtbildpläne, die in der ehemaligen Arbeitsstelle Dresden des Instituts für Denkmalpflege der Deutschen Demokratischen Republik ab 1955 entstanden,<sup>14</sup> die ebenfalls

10 Das Zeichensystem dieser thematischen Karten war von Heinrich Kreisel, dem damaligen Direktor des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, entwickelt worden. Vgl. sein Vorwort zum ersten Band der Reihe; T. Breuer, *Die Stadt Augsburg* (= Bayerische Kunstdenkmale I), München 1958.

11 Baualterspläne zur Stadtsanierung erschienen für die Städte Amberg (1972), Burghausen (1978) und Regensburg (10 Bände, 1973-1993); die Reihe wurde nicht fortgesetzt. Vgl. E.-H. Paulus, *Die Bestandserfassung durch Baualterspläne. Ein Beitrag zu Stadterhaltung, Ensembleschutz und denkmalflegerischer Stadtbildpflege*, in: *Vereinigung der Landesdenkmalfleger in der Bundesrepublik Deutschland* (Hrsg.), *Instrumente der Städtebaulichen Denkmalpflege* (= Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland 5), Hamburg 1995, S. 54-56.

12 J. Habich (Bearb.), *Stadtkernatlas Schleswig-Holstein*, Neumünster 1976.

13 Zwischen 1985 und 1998 erschienen 21 Bände; die Reihe wurde inzwischen eingestellt; vgl. auch W. Deiseroth, *Der Ortskernatlas Baden-Württemberg*, in: *Denkmalpflege in Baden-Württemberg* 15 (1986), S. 121-124.

14 Vgl. J. Helbig, *Fragen städtebaulicher Denkmalpflege*, in: *Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle*

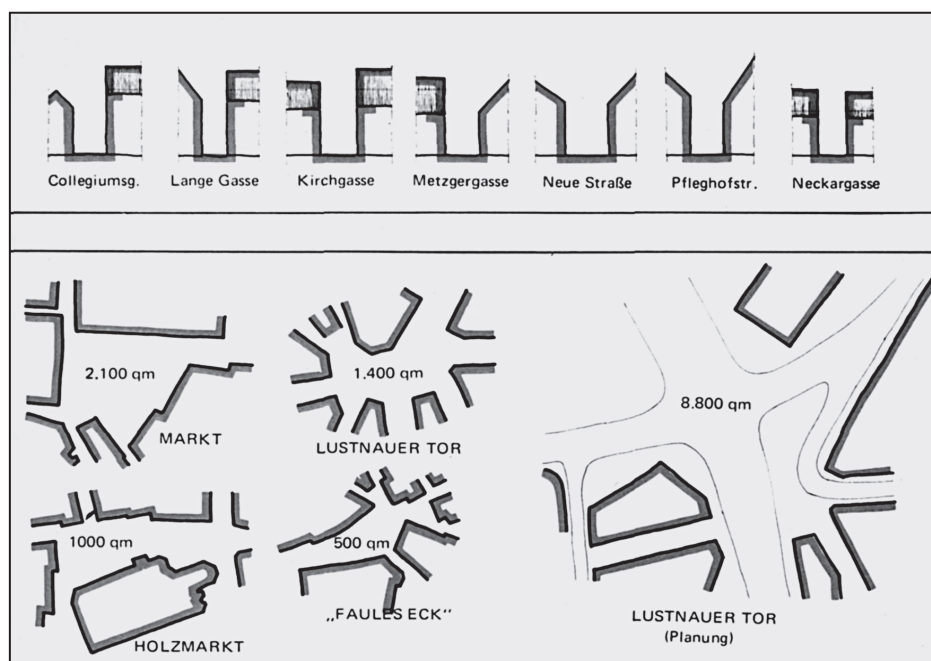


**Abb. 2: Analyse von Straßenprofilen sowie Platzgrößen und Platzformen,**  
aus P. Breitling / H.D. Kammermeier / G. Loch (s. A 19).

ab Mitte der 1950er Jahre durchgeführten bauhistorischen Stadtanalysen des „Staatlichen Instituts für die Rekonstruktion von denkmalwürdigen Städten und Objekten“ in der damaligen Tschechoslowakei (Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů, SÚRPMO)<sup>15</sup> oder das 1981 begonnene Inventar der historischen Stadt- und Ortsbilder der Schweiz (ISOS).<sup>16</sup>

Bevor es um die Theorie der historischen Bestandserhebung geht, muss jedoch kurz noch auf einen anderen Ansatz der Altstadtanalyse eingegangen werden, der sich vor allem in den 1970er Jahren etablierte und bis heute als Instrument der städtebaulichen Denkmalpflege ausgegeben wird. Die Rede ist von Stadtbildanalysen, die die Qualitäten und den Wert gerade auch historischer Stadt- und Ortskerne ausschließlich an deren Gestaltmerkmalen festmachen. Wegbereiter waren vor allem Arbeiten aus dem angelsächsischen Sprachraum wie die wichtige Studie „Das Bild der Stadt“ von Kevin

Dresden (Hrsg.), *Denkmale in Sachsen. Ihre Erhaltung und Pflege in den Bezirken Dresden, Karl-Marxstadt, Leipzig und Cottbus* (= Schriften der Denkmalpflege in der Deutschen Demokratischen Republik), Weimar 1978, S. 93-116.

15 Vg. I. Hlobil, *Teorie mestských památkových rezervací: 1900-1975* (= Umenovedné studie 6), Praha 1985.

16 Eidgenössisches Departement des Innern (Hrsg.), *Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS*, Bern [1981].



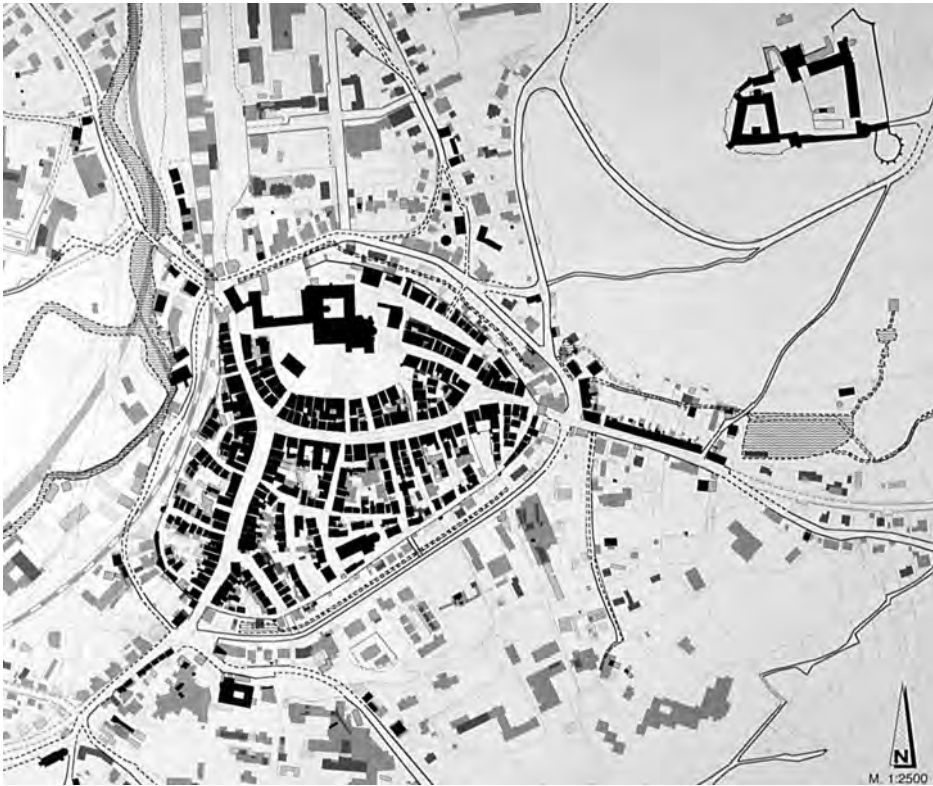


**Abb. 4:** Grundrissentwicklung des Stadtkerns seit 1829 (Bestand 1829 schwarz), Kartenteil zum „Denkmalpflegerischen Fachplan Ellwangen“ (Jagst), Landesdenkmalamt Baden-Württemberg 2004.

Lynch, die 1975 auch auf deutsch erschien,<sup>17</sup> oder Gordon Cullens Buch „Townscape“, das in der deutschen Ausgabe den bezeichnenden Untertitel „Das Vokabular der Stadt“ erhielt.<sup>18</sup> Ein Musterbeispiel für diese Art der Bestandsanalyse ist der erste Band der von der „Staatlichen Denkmalpflege in Baden-Württemberg“ herausgegebenen Reihe „Forschungen und Berichte der Bau- und Kunstdenkmalpflege“ mit seiner Untersuchung zu Tübingen.<sup>19</sup> Der denkmalpflegerische Beitrag der Arbeit beschränkte sich freilich auf die Kartierung der Einzeldenkmale. Ansonsten ist von räumlichen, atmosphärischen und Image-Werten die Rede, von Körnung sowie von Gestaltqualitäten und Gestaltmängeln.

<sup>17</sup> K. Lynch, Das Bild der Stadt, Braunschweig 1975.

<sup>18</sup> G. Cullen, Townscape. Das Vokabular der Stadt, Basel/Berlin/Boston 1991.

<sup>19</sup> P. Breitling / H.D. Kammeier / G. Loch, Tübingen. Erhaltende Erneuerung eines Stadtkerns (= Forschungen und Berichte der Bau- und Kunstdenkmalpflege in Baden-Württemberg 1), München/Berlin 1971.

Unbestritten haben solche und ähnliche Stadtbilduntersuchungen<sup>20</sup> das Bewusstsein für den Wert historischer Stadtgefüge geschärft und den Ensembleschutzgedanken befördert. Die Problematik derartiger Betrachtungsweisen jedoch, die Ablösung des Kulturzeugnisses Altstadt von seinem geschichtlichen Inhalt, hat in unnachahmlicher Weise Italo Calvino in seinem Roman „Die unsichtbaren Städte“ aufgezeigt. Die Rahmenhandlung besteht darin, dass Marco Polo dem Kaiser der Tartaren die Städte beschreibt, die er auf seinen Reisen besucht hat: „Vergeblich, großmütiger Kublai, wird mein Versuch sein, dir die Stadt Zaira mit den hohen Bastionen zu schildern. Ich könnte dir sagen, wie viele Stufen die treppenartig angelegten Straßen aufweisen, welches Maß die Bögen der Laubengänge haben, mit was für Zinkplatten die Dächer gedeckt sind; doch ich weiß schon, dass dies wäre, als sagte ich dir nichts. Nicht daraus besteht die Stadt, sondern aus Beziehungen zwischen den räumlichen Abständen und den Geschehnissen der Vergangenheit [...]. Eine Beschreibung Zairas, wie es heute ist, müsste Zairas gesamte Vergangenheit enthalten. Aber die Stadt sagt nicht ihre Vergangenheit, sie enthält sie wie die Linien einer Hand, geschrieben in die Straßengeländer, die Fenstergitter, die Brüstungen der Treppengeländer, die Blitzableiter, die Fahnenmasten, jedes Segment seinerseits schraffiert von Kratzern, Sägs Spuren, Einkerbungen, Einschlägen.“<sup>21</sup>

### 3. Zu Theorie und Praxis der historischen Bestandsanalyse

Wie angekündigt soll die Theorie der historischen Bestandsanalyse anhand des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“ dargestellt werden. Dabei handelt es sich um ein Modellprojekt, welches das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg und die Stadt Ellwangen gemeinsam durchgeführt haben.

Im Grundsatz versucht der „Denkmalpflegerische Fachplan“, den Übergang von der Denkmalerfassung und Denkmalforschung zur praktischen Denkmalpflege herzustellen. Er steht so für einen „anderen Weg“<sup>22</sup> der Denkmalpflege, für einen Weg der darauf abzielt, möglichst schon bevor sich Planungs- und Investitionsziele konkretisiert und verfestigt haben, alle vorhandenen Informationen über das erhaltungswürdige stadtbaugeschichtliche Erbe in die Entscheidungsprozesse einzubringen und Verantwortungsbewusstsein bei allen Beteiligten zu wecken.

20 Vgl. Bayerisches Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde (Hrsg.), *Alte Stadt – heute und morgen. Gestaltwert und Nutzen alter Stadtkerne. Eine Dokumentation über Grundlagen und Merkmale der Stadtqualität dargestellt am Beispiel Dinkelsbühl* (Bayern), München 1975.

21 I. Calvino, *Die unsichtbaren Städte. Roman. Aus dem Italienischen von Heinz Riedt*, München / Wien 1984, S. 13 f.

22 Vgl. G. Ongyerth, *Vorbereitende Denkmalpflege. Neue Partnerschaften und das „Wagnis des anderen Weges“: Städtebauliche Denkmalpflege und Planungsberatung in Bayern*, in: S. Böning-Weis / K. Hemmeter / Y. Langenstein (Hrsg.), *Monumental. Festschrift für Michael Petzet zum 65. Geburtstag am 12. April 1998*, München 1998, S. 147-156.



Methodisches Vorbild war die so genannte „Ortsanalyse“, die vom Landesdenkmalamt Baden-Württemberg schon Anfang der 1980er Jahre - nicht zuletzt als denkmalpflegerische Antwort auf jene oben genannten morphologischen Stadtbildanalysen<sup>23</sup> - entwickelt worden und als „Arbeitsheft 1“ des Landesdenkmalamtes auch publiziert ist.<sup>24</sup> Anliegen der Publikation war es, „historische Untersuchungsmethoden für die Vorbereitung, Planung und Durchführung von Stadt- und Dorferneuerungsmaßnahmen anwendbar zu machen. Im Vorwort schrieb August Gebeßler, damals Präsident des Landesdenkmalamtes: „Der Erneuerungsprozess soll in vertiefter Kenntnis der geschichtlich geprägten Bauten und Bereiche so gesteuert werden können, dass sich die Verluste an erhaltenswerter Substanz unter Abwägung aller Belange so gering wie möglich halten lassen.“<sup>25</sup> Das Bayerische Landesdenkmalamt war es dann, das den Ansatz der Ortsanalyse aufgegriffen, mit dem Denkmalpflegerischen Erhebungsbogen zur Dorferneuerung standardisiert und für die Praxis nutzbar gemacht hat.<sup>26</sup> Neben ländlichen Siedlungen wurden in diesem Zusammenhang bald auch kleinere und mittlere Städte vertieften städtebaulich-denkmalpflegerischen Untersuchungen unterzogen.<sup>27</sup>

In Baden-Württemberg ist der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ das bisher einzige Beispiel für eine konsequente Anwendung der Methode der historischen Stadtanalyse.<sup>28</sup> Dies gilt insbesondere auch für die Beteiligung der Stadt an der Erarbeitung und Ausarbeitung des Fachplans. Das Konzept der Ortsanalyse ging jedenfalls davon aus, dass derartige Voruntersuchungen von den Kommunen als Träger der Planungshoheit selbst durchzuführen oder in Auftrag zu geben seien.<sup>29</sup> Im Fall Ellwangen

23 Vgl. R. Strobel, Ortsanalyse und Stadtbildpflege. Grundsätze und Konflikte, in: Die Denkmalpflege 57 (1999), S. 5-12.

24 R. Strobel / F. Buch, Ortsanalyse. Zur Erfassung und Bewertung historischer Bereiche (= Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Arbeitsheft 1), Stuttgart 1986.

25 Ebda., S. 7.

26 Vgl. T. Gunzelmann / M. Mosel / G. Ongyerth, Denkmalpflege und Dorferneuerung. Der denkmalpflegerische Erhebungsbogen zur Dorferneuerung, München 1999.

27 Vgl. V. Eidloth, Historisch-geographische Grundlagenuntersuchung zur Denkmalpflege und Stadtsanierung in Zeil am Main, Lkr. Hassberge, in: Kulturlandschaft 2 (1992), S. 11-16; T. Gunzelmann / A. Kühn / C. Reichert, Kulmbach. Das städtebauliche Erbe. Bestandsanalyse zur Erstellung eines städtebaulich-denkmalpflegerischen Leitbilds, München 1999; Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Denkmalpflegerischer Erhebungsbogen Mainbernheim. Ein städtebaulich-denkmalpflegerischer Fachbeitrag zur Stadtsanierung. CD-ROM Ausgabe anlässlich der Übergabe des 500. Denkmalpflegerischen Erhebungsbogens in Bayern im Juli 2001, Bamberg 2001.

28 Vereinzelt Ansätze, wie z.B. die Überlegungen zu einem Denkmalpflegerischen Fachplan für die Katharinenvorstadt in Schwäbisch Hall, wurden nicht weiter vertieft; vgl. H. Schäfer, Über den Umgang mit unterirdischen Geschichtsquellen. Stadtarchäologie in Schwäbisch Hall, in: A. Bedal / I. Fehle (Hrsg.), Hausgeschichten. Bauen und Wohnen im alten Hall und seiner Katharinenvorstadt (= Kataloge des Hällisch-Fränkischen Museums Schwäbisch Hall 8), Sigmaringen 1994, S. 57-62.

29 Fachplanungen, die von den Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit zu erstellen sind, sind auch die so genannten „Denkmalpflegepläne“, wie sie in den Denkmalschutzgesetzen von Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Thüringen und Sachsen-Anhalt verankert sind. Ein vergleichender Überblick dazu bei C.-P. Echter, Grundlagen und Arbeitshilfen städtischer Denkmalpflege in Deutschland, Berlin 1999.

waren auf Seiten der Stadt vor allem das Stadtbauamt und das Stadtplanungsamt kontinuierlich in die Arbeiten am „Denkmalpflegerischen Fachplan“ eingebunden.<sup>30</sup> Darüber hinaus wurden im Rahmen des Projektes Sondergutachten in Auftrag gegeben, u.a. zu einem Kellerkataster für den hochmittelalterlichen Kernbereich der Stadt.<sup>31</sup>

In mehreren Punkten geht der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ fachlich noch über sein methodisches Vorbild hinaus:

- ▷ So beschränkt sich die Untersuchung nicht nur auf den historischen Stadtkern und die Stadterweiterungsquartiere des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, sondern betrachtet die Altstadt im Zusammenhang mit ihrem kulturlandschaftlichen Umfeld.<sup>32</sup> Das Untersuchungsgebiet des Fachplans umfasst dadurch rund 740 Hektar.
- ▷ Die denkmalpflegerische Würdigung erfolgt dabei detailscharf und benennt auch Sachverhalte von städtebaulich-denkmalpflegerischer Bedeutung, deren Erhaltungswürdigkeit weniger aus dem Denkmalschutzgesetz als aus dem Planungsrecht abgeleitet werden kann und für deren Erhaltung deshalb nicht zuletzt Stadtplaner gewonnen werden müssen.<sup>33</sup> Dazu gehören beispielsweise die historische Stadtgestalt prägenden baulichen Anlagen oder Grün- und Freiflächen, die keine Kulturdenkmaleigenschaft im denkmalrechtlichen Sinn besitzen.
- ▷ Darüber hinaus wird das archäologische Erbe als wichtiges Archiv zur stadtbaugeschichtlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklung konsequent in die Untersuchungen einbezogen und zusammen mit der baulichen Überlieferung gewürdigt.<sup>34</sup>
- ▷ Vorrangig beschäftigt sich die Analyse jedoch nicht mit Einzelobjekten, sondern ermittelt und begründet eher die Schutzwürdigkeit übergreifender stadträumlicher Strukturen und Ordnungsmuster. Die einzelnen denkmalpflegerisch bedeutsamen Elemente sind lediglich in der kartographischen Darstellung vollständig wiedergegeben. Im Text werden selbst Kulturdenkmale nur in ihrem Beitrag zum übergeordneten Ganzen – einzelnen Quartieren, der Altstadt oder der historischen Kulturlandschaft – vorgestellt.<sup>35</sup>

30 Bearbeiter seitens des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg waren V. Eidloth, A. Reiff und A. Schneider.

31 Die Kelleruntersuchungen wurden von Mitarbeitern der Fachhochschule Köln, Fachbereich Architektur, Prof. Dr. Ing. J. Eberhardt in Zusammenarbeit mit dem Institut für Bauhistorische Untersuchungen e.V. durchgeführt.

32 Wechselbeziehungen von Stadt und Landschaft am Beispiel Bamberg dargestellt bei T. Breuer, Bamberg – Stadt und Landschaft als Denkmal, in: *Schönere Heimat* 86 (1997), S. 73-84.

33 Zum Verhältnis von denkmalrechtlichem und städtebaulichem Ensembleschutz vgl. H. Walgern, Der Schutz von Denkmalbereichen und kommunale städtebauliche Planung, in: U. Mainzer (Hrsg.), *Denkmalbereiche – Schutz und Praxis*, Essen 2004, S. 66-75.

34 Die Bestandsanalyse der archäologischen Überlieferung erfolgt in Baden-Württemberg im Rahmen des „Archäologischen Stadtkatasters“; vgl. A. Bräuning (Bearb.), *Bausteine Archäologischer Stadtkataster*, Stuttgart 2000. Bislang liegt nur für eine einzige Stadt in Baden-Württemberg, Schwäbisch Gmünd, sowohl ein „Ortskernatlas“ als auch ein „Archäologischer Stadtkataster“ vor, die allerdings nicht gemeinsam erarbeitet worden sind.

35 Die im Zuge der Arbeiten an dem Projekt vollständig überarbeitete Denkmalliste ist als Anhang Be-



Abb. 5: Marktplatz in Ellwangen (Foto: LAD, O. Braasch, 2002).

Inhaltlich gliedert sich der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ in zwei Teile: Einen stadtbaugeschichtlich analytischen Teil, der sich mit der historischen Stadt als Ganzem beschäftigt, und in eine städtebaulich-denkmalpflegerische Würdigung historisch bedeutsamer Quartiere und Stadtbereiche. Ersterer umfasst Kapitel zu Naturraum, Lage und Topographie, zur Stadtgeschichte, zur städtebaulichen Entwicklung, zur historischen Sozialtopographie, zum historischen Stadtgrundriss mit Grün- und Freiflächen und zur historischen Bebauungsstruktur.<sup>36</sup> Im zweiten Teil werden dreizehn Bereiche von besonderer stadtbaugeschichtlicher Bedeutung innerhalb des historischen Stadtkerns und dreizehn historische suburbane Gebiete nochmals in ihrer individuellen städtebaulichen Entwicklung und Eigenart beschrieben sowie hinsichtlich ihrer städtebaulich-denkmalpflegerischen Qualitäten bewertet.

Formal besteht der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ aus 17 Plänen und thematischen Karten, die von textlichen Erläuterungen sowie aktuellem und historischem Bildmaterial begleitet werden. Die Karten sind in Maßstab und Blattschnitt aufeinander abgestimmt und alle für den Fachplan neu erarbeitet. Zum analytischen Teil des Fachplans gehört beispielsweise eine Karte im Maßstab 1:5.000, die die Grundzüge der Siedlungsentwicklung in Ellwangen zeigt. Sie unterscheidet einerseits mittels

standteil des Planwerks.

36 Dies entspricht in den Grundzügen dem Vorschlag der „Ortsanalyse“ nach R. Strobel / F. Buch (s. A 24) und dem Aufbau des bayerischen „Denkmalpflegerischen Erhebungsbogens“ nach T. Gunzelmann / M. Mosel / G. Ongyerth (s. A 26).

Farben zeitliche Phasen und andererseits grundlegende Siedlungsbestandteile wie geschlossene Siedlungsbereiche, Befestigungsanlagen, Wasserflächen und überregionale Verkehrsstrassen. Ergänzt wird diese Kartierung durch vier Planreproduktionen, die alle sowohl den gleichen Ausschnitt zeigen als auch im gleichen Maßstab 1:2.500 wiedergegeben werden und sozusagen als „Originaldokumente“ die städtebauliche Entwicklung der Kernstadt illustrieren.<sup>37</sup> Unter ihnen ist auch der von dem Stadt- und Landbaumeister Arnold Friedrich Prahl 1747 gefertigte „Grundt-Riß der Hochfürstlichen Residenzstadt Ellwangen“, der durch die gleichzeitige Angabe aller Hausbesitzer eine der wichtigsten stadtbaugeschichtlichen Quellen darstellt.

Zwei Karten beschäftigen sich mit der Sozialtopographie der Stadt im Jahr 1808 kurz nach dem Übergang der Fürstprobstei an das Königreich Württemberg. Die eine gibt den Gebäudewert nach dem Brandversicherungskataster wieder, die andere zeigt die räumliche Verteilung verschiedener Berufsgruppen in der Stadt.<sup>38</sup>

Parzellenscharf ließ sich anhand der seit 1829 in mehreren Querschnitten vorliegenden württembergischen Flurkarten im Maßstab 1:2.500 auch die Grundrissentwicklung des Stadtkerns darstellen. Dabei wurde die Grundrissituation von 1829 in schwarz, der aktuelle Zustand in grau wiedergegeben, Veränderungen während des 19. und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts erscheinen farbig. Deutlich wird dabei, dass der Stadterweiterung in diesem Zeitraum Planungsüberlegungen zugrunde liegen, die sich aus dem überlieferten Baubestand nicht so ohne weiteres erschließen lassen. Gleichzeitig fällt die hohe Persistenz des Stadtgrundrisses im ummauerten Stadtkern vor allem hinsichtlich der öffentlichen Straßen- und Platzräume auf.<sup>39</sup>

Beim Alter der Bausubstanz ergibt sich dagegen ein etwas anderes Bild. Zwar zeigt ein Baualtersplan<sup>40</sup> wie sehr die Ellwanger Altstadt bis heute von den barocken Bauleistungen des 17. und 18. Jahrhunderts bestimmt wird und dass sich in nicht wenigen Gebäuden auch noch einiges an mittelalterlicher Bausubstanz verbirgt. Die Kartierung

37 Vgl. auch W. Krings, Die Stadt als Abbild: Variationen der zeichnerischen Darstellung von Städten im 16., 17. und 18. Jahrhundert, in: G. Tiggesbäumker, Die Reichsstadt Nürnberg und ihr Landgebiet im Spiegel alter Karten und Ansichten. Bestände der Stadtbibliothek Nürnberg (= Ausstellungskatalog der Stadtbibliothek Nürnberg 97), Nürnberg 1986, S. 33-46.

38 Zur städtebaulich-denkmalpflegerischen Bedeutung historischer Sozialtopographien vgl. D. Denecke, Soziales Stadtgefüge und Denkmalpflege, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 8 (1988), S. 151-154.

39 Dass historischen Stadtgrundrissen Quellenwert und Denkmalbedeutung zuerkannt wird, reicht bis in die Anfangsjahre der Denkmalpflege in Deutschland zurück; vgl. P.J. Meier, Die Grundrißbildung der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmälerbeschreibung und Denkmalpflege, in: Achter Tag für Denkmalpflege, Mannheim 19. u. 20. September 1907, Stenographischer Bericht, Berlin o.J., S. 151. In einzelnen deutschen Denkmalschutzgesetzen (Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Thüringen) sind Stadt- oder Ortsgrundrisse ausdrücklich als Schutzgegenstand benannt; vgl. *Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz* (Hrsg.), Denkmalschutzgesetze (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 54), Buhl/Baden 4. Aufl. 2005.

40 Die methodischen Anforderungen an Baualterspläne als besondere Form der Baudokumentation in G. Eckstein, Empfehlungen für Baudokumentationen, Stuttgart 2003.

offenbart allerdings auch, wie groß im Kernbereich trotz erhaltenem Grundriss bereits der Anteil an jüngerer und jüngster Bebauung ist.

Die soziale Stellung der Bauherren, besondere Zweckbestimmungen und bestimmte Bauphasen führen zur Herausbildung von Bautypen, die den unverwechselbaren baulichen Charakter einer Stadt maßgeblich mitbestimmen können. Dies gilt in besonderem Maße auch für die ehemalige geistliche Residenzstadt Ellwangen. Noch heute wird die Altstadt von letztlich nur einigen wenigen, in vorindustrieller Zeit entwickelten Haustypen geprägt. So von den im Stiftsbezirk konzentrierten Kapitularhäusern, den am westlichen Marktplatz und an den Hauptstraßen der „bürgerlichen Stadt“ versammelten ehemaligen Gasthäusern oder den Kleinhandwerkerhäusern in den dahinter liegenden Quartieren.<sup>41</sup>

Ein prägendes Element der Stadtgestalt sind schließlich - gerade auch in Ellwangen - die inner- und vorstädtischen Grün- und Freiflächen.<sup>42</sup> Deren Bestand und Entwicklung ist in zwei Querschnitten für die Jahre 1829 und 2002 kartiert worden, so dass im Vergleich beider Karten nicht nur Überlieferung und Verlust erkennbar werden, sondern auch der Funktionswandel historischer grünbestimmter Freiräume. Augenfällig ist beispielsweise das Schicksal der zahlreichen suburbanen Zier- und Baumgärten, die die Stadt noch im 19. Jahrhundert umgaben. Diese entwickelten sich vom Flächenphänomen zum vereinzelt, häufig nur noch punkthaften Relikt.

Die auf die historisch-geographische Analyse aufbauende konservatorische Würdigung und Wertung des Bestandes ist in drei denkmalpflegerischen Werteplänen festgehalten: Ein Übersichtsplan im Maßstab 1: 5.000 gibt alle denkmalpflegerisch bedeutsamen Sachverhalte im gesamten Untersuchungsgebiet wieder. Zwei Einzelkarten im Maßstab 1:2.500 zeigen das Gebiet des Stadtkerns nochmals im Detail. Dazu sind der besseren Lesbarkeit wegen in den beiden großmaßstäblicheren Karten die Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege und die der archäologischen Denkmalpflege getrennt voneinander dargestellt. Ziffernkombinationen kennzeichnen in allen drei Plänen die einzelnen stadtbaugeschichtlich relevanten Stadtbereiche. Hinsichtlich der archäologischen Überlieferung unterscheiden die Wertepläne grundsätzlich zwischen Flächen, die eindeutig als Bodendenkmale im Sinn des Denkmalschutzgesetzes angesprochen werden können - wie beispielsweise die Reste der „Rinderburg“, einer hochmittelalterlichen Ringwallanlage im Norden der Stadt - und archäologisch relevanten Bereichen, in denen zumindest archäologischer Untersuchungsbedarf besteht.<sup>43</sup>

41 Die Ergebnisse dieses Teils der Untersuchungen sind bereits publiziert; A. Reiff / A. Stangl / A. Schneider, *Wohnen im historischen Ellwangen – Stadtbewohner und ihre Häuser*, in: Ellwanger Jahrbuch 37 (1997/98), S. 39-87.

42 Zum geschichtlichen Wert städtischer Grünflächen vgl. V. Eidloth, *Grünbestimmte Freiräume in historischen Altstädten*, in: *Die Gartenkunst* 12 (2000), S. 81-99.

43 Für den Bereich des ehemals ummauerten Stadtkerns wurden vier Kategorien archäologischer Belange unterschieden: (1) Archäologische Kulturdenkmale, (2) archäologisch relevante Flächen mit Untersu-

Für die Bau- und Kunstdenkmalfpflege erfolgt in den denkmalpflegerischen Werteplänen eine Unterscheidung mittels sprechender Farben in bauliche und wasserbauliche Anlagen - beispielsweise die Teichtreppe der Schlossweiher, die spätestens seit dem 17. Jahrhundert auch der Wasserversorgung des Schlosses dienen - sowie Gartenanlagen, Grünflächen oder landschaftsbauliche Anlagen, wie zum Beispiel die historischen Steigen, die auf den Schlossberg führen.

Gleichzeitig wird nach dem Schutzstatus differenziert: Kulturdenkmale gemäß dem baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz sind in der Kartierung in kräftigen Farbtönen wiedergegeben. Elemente, die im stadtbaugeschichtlichen Kontext von historischer Bedeutung und erhaltenswert sind, auch wenn ihnen die besondere Bedeutung von Kulturdenkmalen nicht beigemessen werden kann, werden dagegen in blässeren Farben dargestellt. Darüber hinaus enthalten die Wertepläne selbstverständlich auch objektübergreifende Sachverhalte und Schutzkategorien wie die Gesamtanlage „Altstadt Ellwangen (Jagst)“ und Vorschläge für deren Erweiterung. Dazu kommen Straßen und Platzräume, die aufgrund von Grund- und Aufriss von besonderer historischer Bedeutung sind, wie die planmäßig angelegte barocke Schlossvorstadt.

Alle Karten des Fachplans sind durch Querverweise eng mit dem Textteil verknüpft. So werden schon im Inhaltsverzeichnis einzelnen Kapiteln bestimmte Karten zugeordnet, und die Kennzeichnung der einzelnen Bereiche mit stadtbaugeschichtlicher Bedeutung durch Ziffern findet sich nicht nur in den denkmalpflegerischen Werteplänen, sondern auch an den entsprechenden Textstellen wieder. Der Fachplan kann dadurch grundsätzlich auf zweierlei Weise genutzt werden:

Über die kartographische Darstellung sind schnell und unkompliziert Aussagen zur historischen Bedeutung einzelner Bestandteile oder bestimmter Bereiche der Stadt Ellwangen zu gewinnen, wie sie beispielsweise zur Beurteilung von Bauvorhaben oder als Grundlage für Planungen benötigt werden. Dies gilt nicht nur für die differenzierte Bewertung der stadtbaugeschichtlichen Überlieferung in den drei denkmalpflegerischen Werteplänen. Da die Ergebnisse des stadtbaugeschichtlich analytischen Teils ebenfalls in thematischen und formal auf die Wertepläne abgestimmten Karten aufbereitet sind, lassen sich auch die Hintergründe und die entsprechenden Wertzuschreibungen ohne größeren Aufwand erschließen.

Über den Text- und Abbildungsteil ist umgekehrt eine vertiefte Beschäftigung mit der städtebaulichen Entwicklung Ellwangens und seinem stadtbaugeschichtlichen Erbe möglich. Das Kartenwerk hilft bei dieser Nutzungsweise dann, die gewonnenen Erkenntnisse zu verorten und gegebenenfalls in der heutigen Stadt wieder aufzufinden. Doch funktioniert das auch in der Praxis?

chungsbedarf, bei denen mit Bestandsschutz zu rechnen ist, (3) archäologisch relevante Flächen, bei denen ein Bestandsschutz nicht zu erwarten ist, und (4) archäologisch gestörte Bereiche.



### 3. Zur planerischen Umsetzung der historischen Bestandsanalyse

Ziel der historischen Bestandsanalyse in Ellwangen war es, die vielfältige geschichtliche Prägung des Stadtraumes zu erläutern und die historischen Spuren aufzuzeigen, die zur Tradierung der komplexen geschichtlichen Aussagekraft der Stadtlandschaft Ellwangens unverzichtbar sind. Dies gelang schon während der zehnjährigen Bearbeitungsphase. Zahlreiche Planungen und Einzelentscheidungen erfolgten bereits in diesem Zeitraum auf der Grundlage der historischen Bestandsanalyse, so zum Beispiel die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes. Anfang 2003 wurden die Arbeiten an dem Projekt abgeschlossen und die Ergebnisse im Gemeinderat der Stadt Ellwangen vorgestellt. Alle Pläne liegen im Stadtplanungsamt in digitaler Form vor. Zum Tag des offenen Denkmals 2003 hatte das Landesdenkmalamt zudem eine Posterausstellung erarbeitet, um auch einer breiteren Öffentlichkeit einen Einblick in die Untersuchung zu ermöglichen.<sup>44</sup> Eine aufwendige Publikation des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“, den auch der Gemeinderat der Stadt Ellwangen zustimmend zur Kenntnis genommen hat, ist in Bearbeitung. Damit besitzt die Stadt Ellwangen eine fundierte informelle Planungsunterlage, die einen verantwortungsvollen Umgang mit ihrem reichen stadtbaugeschichtlichen Erbe ermöglicht.

Zu einer ersten Bewährungsprobe für den „Denkmalpflegerischen Fachplan Ellwangen“ könnte das Quartier zwischen Bad- und Färbergasse, insbesondere der östliche Baublock zwischen Klopfer- und Färbergasse werden. Für eine Fachwerkscheune des 18. Jahrhunderts kam hier die Bestandsanalyse zu spät; sie musste wegen akuter Einsturzgefahr Ende 2003 abgebrochen werden. Vom Abbruch bedroht ist auch das seit langem leer stehende, nördlich sich anschließende Fabrikgebäude, das dem gleichen Eigentümer gehört. Zugunsten einer privaten Grünfläche abgebrochen werden soll außerdem das südlich benachbarte Wohnhaus An der Mauer 21.

Im „Denkmalpflegerischen Fachplan“ ist das Quartier zwischen Bad- und Färbergasse, das innerhalb der seit 1984 durch kommunale Satzung denkmalgeschützten Gesamtanlage „Altstadt Ellwangen“ liegt, als stadtbaugeschichtlich wichtiger Bereich (Ziffer I.5) gewürdigt. Der Bereich unterscheidet sich von anderen Altstadtquartieren durch seine fast regelmäßige Grundrissstruktur von mehreren annähernd parallel verlaufenden Gassen. Es handelt sich dabei um eine wohl planmäßige spätmittelalterliche Stadterweiterung zwischen Bad- und Färbergasse südlich der ältesten Stadtbefestigung im Verlauf der heutigen Spitalstraße. In dem bis in das 19. Jahrhundert hinein nur locker bebauten Quartier waren vor allem Handwerker und Kleinhandwerker angesiedelt.

Färbergasse und der Straßenzug An der Mauer sind im Fachplan als Straßenräume von besonderer stadtbaugeschichtlicher Bedeutung dargestellt. Die Färbergasse, an die

44 Eine erste öffentliche Präsentation von Teilkapiteln erfolgte bereits 1998 ebenfalls durch eine Ausstellung, die im Rahmen des Tags des offenen Denkmals gezeigt wurde; vgl. A. Reiff / A. Stangl / A. Schneider (s. A 41).



östlich der ummauerte Garten des Palais Adelmannt grenzt, war bis in das 19. Jahrhundert eher eine Wegeverbindung als eine Straße und vor allem mit Neben- und Rückgebäuden bebaut wie der abgebrochenen Fachwerkscheune der Grünbaumbrauerei von 1750. Sie war eine der letzten historischen Scheunenbauten innerhalb der Altstadt und ein Kulturdenkmal nach Denkmalschutzgesetz. Der Bau der ehemaligen Schäftefabrik der Gebrüder Textor aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, einer der wenigen Belege für die gewerbliche Entwicklung in Ellwangen auch im Stadtkern, ist im Fachplan als erhaltenswertes Gebäude eingestuft.

Gleiches gilt für das ehemalige Kleinhandwerkerhaus An der Mauer 21, das 1808 im Besitz eines Webers war, im Kern wohl aber älter ist. Die Gasse An der Mauer wird – wie der Name schon sagt – auf der Südseite von den Resten der spätmittelalterlichen Stadtmauer gebildet. Die gegenüberliegende Bebauung besteht aus meist traufständigen, früheren Kleinhandwerkerhäusern und Scheunen des 17. bis frühen 20. Jahrhunderts, die in der Flucht vielfältig gegeneinander versetzt sind. Dadurch besitzt die Gasse ein innerhalb der Altstadt ganz eigenständiges Erscheinungsbild, zu dem im Blick nach Westen auch noch der Turm der Marienkirche beiträgt.

Noch ist über das Schicksal des Quartiers im Einzelnen nicht entschieden. Eine Vorentwurfsskizze, die das Planungsamt der Stadt Ellwangen erarbeitet hat, gibt zu vorsichtigem Optimismus Anlass. Alle Ergebnisse der historischen Bestandsanalyse sind in die Planung eingeflossen, sogar die historische Freiflächenstruktur ist wieder gewonnen. Mit einem Satz von Fritz Schumacher, einem der renommiertesten deutschen Städtebauer des letzten Jahrhunderts, soll dieser Beitrag deshalb enden: „Bei der Weiterentwicklung einer [Stadt] handelt es sich in erster Linie um ihre Veränderungen, das ist das unvermeidliche Schicksal, aber eine geschickte Hand kann diese Veränderungen in ihrer Schmerzhaftigkeit mildern, wenn die historische Struktur dem Umgestaltenden deutlich im Bewusstsein steht.“<sup>45</sup>

45 F. Schumacher, Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung (= Archiv für Städtebau und Landesplanung 2), Tübingen 1951, S. 24. Der vom Vf. eingefügte Begriff „Stadt“ ersetzt „Gegend“ im Originaltext.

## Forum

### Otto-Borst-Preis 2007

#### *Vergabe des Wissenschaftspreises in Solothurn/Schweiz*

Die Arbeitsgemeinschaft „Die Alte Stadt e.V.“ hat zum zweiten Mal den Otto-Borst-Preis für wissenschaftliche Leistungen vergeben. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Professor Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die Alte Stadt“. Durch die Verleihung des Preises will der Verein den wissenschaftlichen Nachwuchs in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern.

Auf die Ausschreibung des Otto-Borst-Preises 2007 sind insgesamt 27 Arbeiten fristgerecht bis zum 31. Januar 2007 eingereicht worden, darunter zwei Dissertationen, 22 Studienabschlussarbeiten (Diplomarbeiten, Masterarbeiten und Staatsexamensarbeiten), zwei Studienarbeiten und eine freie Arbeit. Zwei Arbeiten kamen von österreichischen Hochschulen. Es waren alle angesprochenen Disziplinen mit Arbeiten vertreten; erfreulicherweise zwei Drittel mehr Arbeiten als beim Otto-Borst-Preis 2005.

Nach gründlicher Durchsicht, Lektüre und Erörterung der eingereichten Arbeiten hat die Jury in diesem Jahr drei gleichrangige Preise für Arbeiten mit jeweils unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkten verliehen. Diese fachlichen Schwerpunkte sind zum einen *Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege*, zum zweiten *Gesellschafts- und Geowissenschaften* und schließlich *Architektur und Stadtplanung*. Preise wurden für die folgende Beiträge vergeben:

(1) Für den Fachschwerpunkt  
*Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege*:

▷ **DR. BRITTA VON RETTBERG**, München:  
**Stadtopographie und Geschichte der Denkmalpflege in Freising von 1803 bis heute.**

*Dissertation am Institut für Archäologie, Bau-  
forschung und Denkmalpflege an der Fakultät  
Geschichts- und Geowissenschaften der Otto-  
Friedrich-Universität Bamberg 2006.*

Diese Dissertation im Fach der Denkmalpflege ist eine umfassende Monographie über die Altstadt von Freising, der 48.000 Einwohner zählenden Stadt mit Bischofssitz nördlich von München, deren Anfänge bis in das 8. Jahrhundert zurückreichen. Die Altstadt mit ihrem berühmten Domberg ist außergewöhnlich reich an Baudenkmälern. Die Arbeit hat drei Schwerpunkte: Sie arbeitet die Baugeschichte der Stadt auf, analysiert die stadtopographischen und baulichen Veränderungen der Altstadt durch den Abgleich der verfügbaren historischen Kartierungen des Altstadtgrundrisses und dokumentiert sie in einem umfassenden Kartenwerk. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Zeit nach 1803, also der Zeit nach der Säkularisation. Weiterhin katalogisiert die Arbeit über 80 Baudenkmäler der Altstadt. Der Katalog enthält zu jedem Objekt Hinweise zur überlieferten Baugeschichte, eine kurze Baubeschreibung und Angaben zum Umgang mit dem Objekt seit Beginn des 19. Jahrhunderts sowie reichhaltiges Bild- und Planmaterial, das in einem voluminösen Abbildungsband zusammengefasst ist. Durch die Aufarbeitung der Bau- und Planungsgeschichte der Objekte wird zudem die Geschichte der Stadtbildpflege und des denkmalpflegerischen



**Verleihung des Otto-Borst-Wissenschaftspreises 2007**  
im Landhaussaal Solothurn/  
Schweiz am 4. Mai 2007

v.l.n.r.:

Prof. Dr. Johann Jessen (*Juryvorsitz*)

*Preisträger:* Britta Knoblauch,  
Antonia Schulitz, Dr. Britta von  
Rettberg, Friedrich Hauer

Dr. Jürgen Zieger  
(*1. Vorsitzender Die alte Stadt*)

Prof. Dr. August Gebeßler  
(*Geschäftsführer Die alte Stadt*)

Umgangs mit der Freisinger Altstadt in den letzten beiden Jahrhunderten erörtert. Dadurch weist ihre Arbeit auch deutlich über den Einzelfall hinaus. Sie zeigt an einem prominenten Beispiel, wie sich die Schwerpunkte, die Prämissen und das Selbstverständnis der Denkmalpflege über die Jahrzehnte verändert haben.

Der umfassende integrative Ansatz, die akribische Gründlichkeit des Vorgehens und die differenzierte Darstellung gaben den Anlass, Frau Britta von Rettberg den Preis im Schwerpunkt *Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege* zu geben. Die Stadt Freising, die leider nicht Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“ ist, aber sehr gut zu ihr passen würde, kann froh und stolz sein, dass sie für ihren zukünftigen Umgang mit der Altstadt auf ein solch umfassendes und fundiertes Werk zurückgreifen kann.

(2) Für den Fachschwerpunkt  
*Gesellschafts- und Geowissenschaften:*

- ▷ **DIPL. ING. BRITTA KNOBLAUCH**, Dortmund /
  - ▷ **DIPL. ING. ANTONIA SCHULITZ**, Dortmund
- Chancen und Grenzen interkommunaler Kooperation als Handlungsansatz für schrumpfende Kleinstädte im ländlichen Raum.**

*Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung  
der Universität Dortmund 2005*

Mit der interkommunalen Kooperation greift die Arbeit ein höchst aktuelles Thema auf. Gerade in schrumpfenden Stadtregionen wird Kooperation als ein viel versprechender Strategiebericht gesehen, um Handlungsspielräume wieder zu gewinnen, die durch den Verlust von Arbeitsplätzen, Bevölkerung, Steuer- und Kaufkraft verloren gegangen sind. Kooperation kann sich auf sehr unterschiedliche Bereiche beziehen: die infrastrukturelle Versorgung in Bildung, Gesundheit und Freizeit, die Verwaltungsorganisation, gemeindeübergreifende Siedlungsentwicklung, Tourismuskonzepte und anderes mehr.

Noch ist die Zahl der freiwilligen, formell organisierten interkommunalen Kooperationen unter schrumpfenden Kleinstädten begrenzt. Sie sind in den letzten Jahren vor allem vom Bund durch Modellvorhaben und Pilotprojekte gefördert worden. Doch noch immer steht die Konkurrenz der Gemeinden solchen Vorstellungen sehr stark entgegen. Die beiden Autorinnen haben eine Auswahl von sechs solcher seit einigen Jahren bestehenden Kooperationen, davon fünf in den neuen Bundesländern, vergleichend untersucht. Hierzu haben sie vor Ort zahlreiche Experteninterviews und weitere Erhebungen durchgeführt. Die Arbeit zeichnet sich durch einen sehr klaren Aufbau aus, indem sie die verwendeten Begriffe zunächst in einen theo-

retischen Kontext stellt, um darauf aufbauend die empirische Analyse anzulegen. Insbesondere die Fallbeschreibungen geben ein sehr plastisches und differenziertes Bild der bisherigen Erfahrungen. Sie zeigen, wie voraussetzungsvoll das Gelingen interkommunaler Kooperation ist. Deutlich wird hier vor allem die große Bedeutung von Promotoren im Sinne engagierter Persönlichkeiten für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Damit werden jedoch auch gleichzeitig die Grenzen der interkommunalen Kooperation als eines verallgemeinerbares Konzept sichtbar. Ebenso wird deutlich, dass eine „interkommunale Verantwortungsgemeinschaft“ überstrapaziert wird, wenn das Leistungsgefälle zwischen den Gemeinden zu groß wird.

Die Arbeit mündet in sehr differenzierte Empfehlungen an Bund, Länder und Kreise, wie die Bedingungen zur Etablierung interkommunaler Kooperation verbessert werden können. Mit dieser Wirkungsanalyse wird in einer ersten beachtlichen Annäherung eine Forschungslücke geschlossen - eine erstaunliche Leistung für eine Diplomarbeit. Es handelt sich um eine außergewöhnlich gründliche, methodisch versierte und wissenschaftlich fundierte Arbeit, deren Ergebnisse von hohem Wert für zukünftige Ansätze in dieser Richtung sind.

(3) Für den Fachschwerpunkt  
*Architektur und Stadtplanung:*

▷ **DIPL. ING. FRIEDRICH HAUER**, Wien

**Tuscania - intorno al pieno. Annäherungen an eine mittellitalienische Kleinstadt.**

*Diplomarbeit an der Fakultät Architektur und Raumplanung der Technischen Universität Wien 2006*

Die Arbeit von Friedrich Hauer beschäftigt sich mit Tuscania, einer Kleinstadt mit etruskischem Ursprung nördlich von Rom, in der er anlässlich der Diplomarbeit auch einige Monate verbracht hat und die er offensichtlich auch in sein Herz geschlossen hat. Die Arbeit ist eine besonders engagierte und informierte Analyse dieser Stadt, der er sich auf verschiedene Wei-

se angenähert hat. Zunächst hat er die wechselhafte und lange Stadtgeschichte detailliert aufgearbeitet und dokumentiert. Er ist akribisch den Spuren nachgegangen, die sie in der überlieferten baulichen Struktur und Gestalt hinterlassen hat. Des weiteren hat er eine sehr präzise und zugleich einführende Stadtbildanalyse vorgelegt und dabei die prägenden Stadtraumsequenzen identifiziert und die außergewöhnliche Morphologie der Stadt aufbereitet. Schließlich mündet die Arbeit in sehr überzeugende und differenzierte Vorschläge für kleinere und größere bauliche Interventionen, die die offensichtlich gefährdete historische Kohärenz dieser Altstadt sichern sollen.

Die Arbeit beweist ein außerordentlich hoch entwickeltes Verständnis von städtischen Strukturen; der Verfasser stützt sich auf ein profundes Wissen, das auch Kenntnisse im Detail einschließt. Er hat zudem die seltene Gabe, klar und zugleich elegant zu formulieren. Die Ergebnisse sind in einer außerordentlich ansprechenden äußeren Form dargestellt. Vor allem in der sehr gründlichen Aufarbeitung der Stadtgeschichte und ihrer Verknüpfung mit der Stadtbildanalyse weist diese monographische Arbeit weit über den ohne Zweifel sehr interessanten untersuchten Einzelfall hinaus und kann auch in der Methodik als vorbildlich gelten.

Die mit jeweils 750,- € dotierten Preise wurden anlässlich der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt am 4. Mai 2007 in Solothurn/Schweiz an die Preisträger verliehen.

Die Entscheidung ist der Jury auch diesmal sehr schwer gefallen. Die Zahl der eingereichten hervorragenden Arbeiten lag deutlich höher, als in den drei vergebenen Preisen deutlich wird. Dass sich die prämierten Arbeiten alle mit kleineren Städten befassen, ist Zufall. Das thematische Spektrum der eingereichten Arbeiten war sehr breit. Es reichte von der architektonischen Gestaltung von Wassertürmen in Deutschland um 1900 über die Geschichte und Umnutzung von Bunkern in innerstädtischen

Lagen und eine Monographie über die Wohngebiete der Moderne in Rom bis hin zur Aufarbeitung der Geschichte der Fußgängerzone in der Bundesrepublik. Diese Spreizung der Fächer und Themen ist willkommen.

Das Ergebnis des diesjährigen Wettbewerbs berechtigt zur Hoffnung, dass sich der Otto-Borst-Preis als wichtige Würdigung wissenschaftlicher Leistungen in unserem Themenfeld etablieren wird.

Der Jury des Otto-Borst-Preises 2007 gehörten an: Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin; Prof. Dr. August Gebeßler, Geschäftsführer der AG Die Alte Stadt e.V.; Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart (Vorsitzender); Hans Schultheiß, Chefredakteur der Zeitschrift Die Alte Stadt.

*Esslingen im Mai 2007, Johann Jessen*

## Otto-Borst-Preis 2008

### *Auslobung des Preises für Stadterneuerung*

Die Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. lobt hiermit zum zweiten Mal den „Otto-Borst-Preis - Preis für Stadterneuerung“, aus. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die alte Stadt“. Der Preis wird alljährlich ausgelobt und im jährlichen Wechsel als „Wissenschaftspreis“ und „Preis für Stadterneuerung“ vergeben.

#### **Auslobung 2008**

##### **Preis für Stadterneuerung**

Erhaltung, Sanierung, Umnutzung, Weiterbau

Die europäische Stadt ist ein städtebauliches, wirtschaftliches und soziales Erfolgsmodell. Gleichwohl gilt es, die vorhandene Stadt an veränderte Bedürfnisse und Anforderungen anzupassen. Planungen und Maßnahmen zur lebendigen Weiterentwicklung der alten Stadt sind besonders geeignet, um beispielhaft die Prinzipien von Stadtentwicklung im Bestand und Weiterbauen deutlich zu machen.

Ausgezeichnet werden beispielhafte stadtpolitisch verantwortete Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung historisch prägender, vorhandener Stadsubstanz vorbildlich dazu beitragen, die heutigen Bedürf-

nisse für ein dem Stadtcharakter angemessenes Stadtleben durch bauliche und nutzungsmäßige Weiterentwicklung zu befriedigen. Wesentliches Kriterium ist, dass ein den Stadtcharakter stärkender, übergeordneter städtebaulicher Zusammenhang zum Ausdruck kommt, der dem Leitbild der klassischen europäischen Stadt mit entspricht.

Als preiswürdig können dabei sowohl Maßnahmen bezüglich erhaltenswerter Einzelobjekte im städtebaulichen Zusammenhang gelten, als auch Resultate innerstädtischer, strukturell übergreifender Planungskonzepte. Somit werden jene Unternehmungen gewürdigt, die durch bedachte Stadtpolitik baulich, stadträumlich und nutzungsbezogen zu Erhalt und zeitgemäßer Fortschreibung der jeweils historisch gewachsenen Stadtpersönlichkeit beitragen - als gesellschaftlich, kulturell und wirtschaftlich angenommener Lebensraum. Einzelne neue Architekturleistungen ohne konsequenten städtebaulichen Kontext stehen hingegen ebenso wenig im Mittelpunkt der Preisvergabe wie spezielle Fachleistungen restauratorischer Sanierungsmaßnahmen.

#### **Teilnahmeberechtigte**

Teilnahmeberechtigt sind alle Städte im deutschsprachigen Raum, die in eigener Re-

gie oder in Zusammenarbeit mit privaten Bauherren Leistungen im Sinne der Ausschreibung vorweisen können. Der Abschluss der eingereichten Maßnahme sollte nicht länger als drei Jahre zurückliegen.

#### **Einzureichende Unterlagen**

Zur vergleichbaren Beurteilung der Maßnahmen sind die einzureichenden Unterlagen zu begrenzen. Dies hält auch den zusätzlichen Aufwand für die Bewerber gering. Die Maßnahme sollte im Kontext der Stadtpersönlichkeit auf zwei Seiten DIN A 4 beschrieben und auf höchstens zwei Plänen DIN A 3 dargestellt werden. Weitere vorhandene Unterlagen wie Vorbereitende Untersuchungen, Rahmenpläne, Übersichtspläne, Sanierungsberichte usw. können ergänzend beigelegt werden, sofern sie das Projekt im Sinne der Auslobung weiter erläutern. Die Unterlagen sollen den Umgang mit dem geschichtlich überkommenen Stadtbestand, der historisch geprägten Bausituation sowie die nutzungsbedingten baulich-gestalterischen Veränderungen bzw. die ergänzenden Neubauten zur Würdigung nachvollziehbar machen.

Es ist vorgesehen, eine engere Wahl zu bilden, deren Projekte vertieft betrachtet werden.

#### **Preisvergabe und Preise**

Über die Preisvergabe entscheidet eine unabhängige, fachlich qualifizierte Jury aus dem Kreis der Arbeitsgemeinschaft und des Redak-

tionskollegiums der Zeitschrift „Die alte Stadt“: PROF. HARALD BODENSCHATZ, Stadtplaner TU Berlin, Institut für Sozialwissenschaften; Herr MARTIN RICHARD, Bürgermeister, Limburg an der Lahn; Dipl.-Ing. RAINER BRUHA, Dezernent für Stadtentwicklung i.R., Freiberg/Sachsen (Juryvorsitz); Dipl.-Ing. Arch. JULIUS MIHM, Leiter Stadtplanung und Vermessung, Ludwigsburg; Prof. AUGUST GEBESSLER, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“.

Es werden Preise in Höhe von insgesamt maximal 3.000 € vergeben. Die Jury behält sich vor, die Preissumme auf mehrere Projekte zu verteilen.

Zur Vergabe des Preises lädt die Ausloberin den oder die Preisträger zu der von ihr veranstalteten Internationalen Städtetagung im Frühjahr 2008 ein, die in der Stadt Clausen/Südtirol stattfinden wird. Dabei stellen Vertreter des 1. Preisträgers die ausgezeichnete Maßnahme vor.

*Die Unterlagen sind bis zum 31. Dezember 2007 einzureichen an:*

Die alte Stadt e.V.

Stichwort „Otto-Borst-Preis 2008“

Ritterstraße 17, 73728 Esslingen am Neckar.

*Persönliche Auskunft erteilt:*

Dipl.-Ing. RAINER BRUHA, Brückenstraße 7B, 09599 Freiberg, Tel. +49 3731 696028, E-mail: bruharainer@web.de

Martin Heintel

## Stadtplanung in New Orleans – ein Lokalausgangsschein

### „Public Good“ and „Public Need“

#### 1. Einführung

Wie viel „Staat“ soll sein bei öffentlichen Gütern, Infrastruktur und täglichem Bedarf? Diese Frage beschäftigt nicht nur europäische Nationen und deren Kommunen, sondern ist besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika ein heiß umkämpftes Feld unterschiedlicher Parteien, Bundesstaaten oder – wie das Beispiel New Orleans zeigt – auch innerhalb der Stadt selbst höchst umstritten. Ist Stadtplanung ein Anliegen der verantwortlichen Politik – nationalstaatlich wie regional – oder ist sie schlicht nur von öffentlichem Interesse aufgrund der vorherrschenden krisenhaften Situation? Welche Bedeutung kommt in New Orleans einer „vorsorgenden Politik“ zu? Welche Rolle spielte die Planung bis zum Jahr 2005, vor dem Hurrikan Katrina – und wie stellt sich die Situation gegenwärtig dar?

#### 2. Planung einst

Wird ein Blick zurückgeworfen, so kann am Beispiel New Orleans ohne große Analysen von Planungsversagen gesprochen werden; ebenso sind viele Probleme haushemmend. New Orleans liegt nicht nur größtenteils unter dem Meeresspiegel, es sinkt auch weiter ab. Anthropogene Einflüsse wie Ausbaggern von Flüssen für den größten Hafen der USA, Anlegen von Kanälen in den vorgelagerten Marschen für die Ölindustrie, Staudämme im Oberlauf des Mississippi und zusätzliche Entwässerungskanäle sind dafür mitverantwortlich. Gleichzeitig tragen sie auch die natürlichen Schutzsysteme wie Marschland und Barrier Islands ab. Umweltphänomene wie der Anstieg des Meeresspiegels durch globale Erwärmung und die erhöhte Wahrscheinlichkeit von im Golf entstehenden Hurrikans verunsichern zusätzlich. All das ist

hinlänglich bekannt; Simulationen und diesbezügliche Warnungen werden seit Jahren von der Louisiana State University und der University of New Orleans veröffentlicht. Unabhängig von den großflächigen anthropogenen Veränderungen des Mississippi-deltas war es klar, dass das Dammsystem der Stadt für einen Hurrikan der Kategorie fünf unzureichend ist. Dennoch ist nichts vorsorgend passiert. Simulationen besagen, dass – wenn auch zukünftig keine Präventionsmaßnahmen für die vorgelagerten Feuchtgebiete ergriffen werden – das Mississippi-delta bis ins Jahr 2090 verschwunden ist und New Orleans am offenen Meer liegen wird. Ein effizienter Hochwasserschutz ist somit mehr als überlebensnotwendig. New Orleans ist weltweit gesehen nicht die einzige Stadt, die vom Versinken bedroht ist; hier sollte es jedoch möglich sein, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen – vielleicht als Vorbild für andere küstennahe Feuchtgebiete und Küstenstädte. Öffentliche Planung und Operationalisierung von seit längerem ausgearbeiteten Maßnahmenbündeln sind hier gefordert; Public-Private-Partnerships zusätzlich vorstellbar, z.B. in Kooperation mit der ölverarbeitenden Industrie.

Seit den 1980er-Jahren liegen unterschiedliche Pläne vor, wie New Orleans vom Untergang gerettet werden soll. Bislang konnte jedoch keine Einigkeit darüber erzielt werden. Bezüglich der Planungen und konkreten Vorgänge in Feuchtgebieten sind fünf Bundesbehörden und sechs Staatsbehörden zuständig und mit diesbezüglichen Handlungsbefugnissen ausgestattet. Bereits Ende 1998 wurde ein Plan zur Regenerierung der Küstenlandschaft Louisianas vorgelegt („Coast 2050“). Grundlage war ein kooperatives Beteiligungsverfahren zwischen dem Büro des Gouverneurs, dem Bundesministeri-





Abb. 1: „Roofing“ (Foto: M. Heintel).



Abb. 2: „Autofriedhof“ (Foto: M. Heintel)

um für natürliche Ressourcen, dem Ingenieurskorps der US-Armee, der Umweltschutzbehörde, dem Dienst für Fischerei und Jagd, sowie allen 20 Küstenanrainergemeinden. Für keine der beteiligten Gruppen ist der Plan bislang jedoch verbindlich. Er gilt als zu teuer und als Vision der ebenso beteiligten Wissenschaftler.<sup>1</sup>

Interessanter ist an diesem Beispiel vielmehr die Frage nach der zuständigen Verantwortung und Prioritätensetzung von nationalen wie regionalen und lokalen Politiken. Denn dass die Bevölkerung für ein über 500 Kilometer langes Dammsystem, für dessen Verbesserung und Erhaltung selbst verantwortlich sein soll, das glaubt selbst in den USA niemand. Die Frage der Finanzierbarkeit eines soliden Dammsystems für New Orleans, das der Hurrikanstufe fünf gerecht wird, muss in der einzigen „Supermacht“ der Welt, die Kriege führt und finanziert, grundsätzlich nicht gestellt werden. „Make levees not war“ ist bereits ein etablierter Slogan. Die städtischen Mittel reichen dafür aber allein nicht aus, zu gering war die regionale Steuerleistung vor Katrina, danach liegt sie mit 82 Prozent vom „pre-storm level“ noch zusätzlich weit unter dem langjährigen Schnitt. Die finanzielle Lücke des öffentlichen Haushaltes betrifft beispielsweise auch die schon vor Katrina desolaten

Straßen im Stadtgebiet und den Straßenbau der Stadt insgesamt. Die Frage nach nationaler Prioritätensetzung und politischen Entscheidungen bei Planungs- und Aufbaumaßnahmen muss jedoch sehr wohl gestellt werden.

### 3. Katrina, der große Sturm im Jahr 2006/2007

Zur Erinnerung: Am 29. August 2006 jährte sich die Katastrophe des Hurrikans „Katrina“, der New Orleans zweiteilte in eine Zeit davor und danach. Katrina war der sechststärkste Hurrikan, der je erfasst wurde. Nach dem Versagen einiger Dämme ergossen sich die Kanäle der Stadt in fast 80 Prozent des Stadtgebietes, das zum Teil bis zu drei Meter unter dem Meeressniveau liegt. Laut Statistik hat diese Naturkatastrophe 1.836 Menschen getötet, weitere 136 gelten nach wie vor als vermisst. Zahlreiche öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser sowie die Dillard University sind noch immer geschlossen. Es war nicht nur die bislang verheerendste Naturkatastrophe der USA, sondern deren unmittelbare Folgen sind auch die teuersten. Von Kuwait bis Bangladesh trafen Spendengelder oder Unterstützungsleistungen ein. Auch das nahe liegende Kuba bot seine Hilfe an. Vor Katrina war New Orleans zu 54 Prozent von Weißen bewohnt, heute ist es das zu mehr als zwei Dritteln.

Das Planungsdefizit von New Orleans wird jedoch nicht nur bei der existenziellen Frage der Feuchtgebiete und Dammsysteme sichtbar. Es

1 Vgl. M. Fischetti, Wenn New Orleans versinkt, in: Spektrum der Wissenschaft 2005, Dossier 2: Die Erde im Treibhaus.



Abb. 3: „Auf dem Trockenen“ (Foto: M. Heintel).



Abb. 4: „Toter Riese“ (Foto: M. Heintel).

ist allgegenwärtig, wie folgende Beispiele splitterhaft aufzeigen sollen. „**New Orleans, the city is fighting to come back**“, steht vielerorts mit großen Lettern geschrieben. Manchmal scheint es wirklich wie ein Kampf, ein Kampf der unterschiedlichen Lobbys gegeneinander oder ein Kampf, bei dem jeder Planungs- bzw. Umsetzungsschritt hart erarbeitet werden muss.

#### 4. Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr ist kein Thema, mit dem in den USA Wahlen gewonnen werden, im Gegensatz zur Frage der Höhe des Benzinpreises. In vielen Städten der Südstaaten wurde das öffentliche Bussystem historisch gesehen auf die Verbindung von schwarzen Siedlungsgebieten zu weißen Wohngebieten hin ausgerichtet. Dem heutigen Verflechtungskontext ökonomischer und sozialräumlicher Aktivitäten entspricht das in vielen Fällen nicht. Das Bussystem hat sich jedoch zum Teil nur unwesentlich verändert, ebenso wie die Fahrgäste, die in der Regel Schwarze sind. Katrina hat in New Orleans das in keiner Weise dem Standard entsprechende städtische Nahverkehrssystem noch zusätzlich ins Wanken gebracht. Frequenz, Takt, Pünktlichkeit nach Fahrplan und Komfort sind Fremdworte für die „Regional Transit Authority“. Zahlreiche Linien, wie z.B. die berühmte „St. Charles Streetcar“, sind eingestellt oder werden derzeit provisorisch auf neuen Strecken geführt. Zusätzlich operieren in den unterschiedlichen Parishes

(Counties) verschiedene Transportunternehmen, sodass nicht nur innerhalb des Stadtgebietes oft zweifach ein Ticket zu lösen ist, sondern vor allem die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt sind, was in der Regel bei zwei Bussen pro Stunde, pro Linie und Richtung zu sehr langen Reisezeiten führen kann. Die Fahrt von Downtown zum Airport beträgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln über zwei Stunden, mit dem Auto bei flüssigem Verkehr etwa 20 Minuten. Eine leistungsfähige öffentliche Verbindung zwischen der Hauptstadt Baton Rouge und New Orleans gibt es nicht, obwohl seit Katrina noch mehr Menschen die tägliche Pendelstrecke von etwa 80 Meilen (eine Richtung) auf sich nehmen und morgens wie abends im Stau verbringen müssen.

#### 5. Öffentliche Räume

New Orleans ist eine „grüne Stadt“. Parklandschaften, Alleen, Backyards, großzügige Friedhöfe und über weite Flächen verbreitete Einzelbauflächen mit privaten Gärten prägen das Bild und auch die Qualität der Stadt. Im Zuge der Überflutungen von mehr als drei Vierteln des Stadtgebietes sind tausende Bäume vernichtet worden. Sie stehen zumeist noch als stumme Zeugen mitten in der Stadt. Jeder nur leichte Wind verursacht ein Verkehrschaos, da die abgestorbenen Bäume entwurzelt werden und umgestürzt auf der Fahrbahn liegen bleiben – so lange, bis ein Notfallkommando sie besei-

tigt. Auch Häuser sind latent gefährdet. Nun hat die nationale „Federal Emergency Management Agency“ (FEMA) zugesagt, die betroffenen Bäume zu entfernen, ohne jedoch gleichzeitig neue Bäume an deren Statt im öffentlichen Raum zu setzen. Eine breite Mediendebatte war die Folge. Nun soll hier nicht über Nachhaltigkeit im ursprünglichen Sinn diskutiert, sondern einfach aufgezeigt werden, dass vieles nur sehr zögerlich und dann eben nur „halb“ passiert. Der seit 1850 im Besitz der Stadt befindliche Citypark, als fünftgrößte Stadtparklandschaft der USA von überregionaler Bedeutung mit historischem Baumbestand, verwildert. Von öffentlicher Seite wird derzeit nichts unternommen, sodass sich eine Interessengruppe gebildet hat, um die Verrottung zu stoppen und den Altbaumbestand zu retten. Nur ein Beispiel von vielen, wie Zivilgesellschaft in bislang recht oder schlecht wahrgenommene öffentliche Verantwortung interveniert oder diese partiell zu übernehmen versucht.

#### 6. Strom- und Wasserversorgung

Ein weiteres Beispiel betrifft die Stromversorgung. Es sollte wohl angenommen werden, dass im Land mit dem weltweit höchsten Pro-Kopf-Energieverbrauch die Stromversorgung reibungslos funktioniert. Aber auch hier gibt es permanente Fragen der zuständigen Kompetenzen zwischen der öffentlichen FEMA und privaten Abnehmern. So war die University of New Orleans im Oktober 2006 – also ein Jahr nach der Katastrophe – mehrfach komplett ohne Strom. Gegenseitige Schuldzuweisungen lassen permanentes Flickwerk nicht besser werden. Die FEMA erklärt sich für die Zuleitung verantwortlich, die Universität für die Versorgung am Campus. Die Kompatibilität ist jedenfalls nicht immer gewährleistet, wie auch die oft mangelnde Stromversorgung im öffentlichen Raum (z.B. Verkehrsampeln, Beleuchtung) nach örtlichen Gewittern deutlich macht. Handelt es sich um öffentliche oder private Management- und Planungsverantwortung? Der Werbeslogan für Aggregare im Regionalfernsehen „Life goes on

when power goes out“ ist somit nicht weit hergeholt. Wasserrohrbrüche am Campus wie auch im Stadtgebiet von New Orleans tragen ebenso zu einer labilen Versorgungslage bei.

#### 7. Medizinische Versorgung

Beim Louisiana State Hospital, Down-Town zwischen Hyatt-Hotel und Superdome, fehlen mehr als ein Jahr nach der Katastrophe noch immer etliche Fensterscheiben, zahlreiche Abteilungen sind nach wie vor nicht wieder aufgebaut, die medizinische Ausbildung für Studierende ist derzeit akut gefährdet. Einige Spitäler sind nach wie vor geschlossen, viele Ärzte, Pflegepersonal und Therapeuten sind mit dem Aufkommen der Katastrophe gleichsam aus der Stadt verschwunden. Es herrscht seitdem akuter Versorgungsmangel im humanmedizinischen Bereich. Das Charity-Hospital in New Orleans, soziales Auffanglager aller Nichtkrankenversicherten, hat seine Pforten seit Katrina geschlossen. Neuesten Berichten zufolge soll diese wichtige Institution sogar abgerissen werden. Ersatz dafür ist derzeit keiner in Sicht. Diese Entwicklung macht den „Care Gap“, wie es das Wall Street Journal auf der Titelseite (22.11.06) skizziert, noch deutlicher. Während in den suburbanen Regionen der Vereinigten Staaten von einem „Hospital Building Boom“ (ebd.) die Rede ist, ist davon in den zum Teil ärmeren Innenstadtbereichen nichts zu bemerken. Gerade in jenen Stadtrandlagen mit hohem Freizeitwert, wo sich wohlhabendere Pensionisten angesiedelt haben, zieht hingegen die Infrastruktur rasant nach.

#### 8. Wiederaufbau

Vielen am Wiederaufbau beteiligten Firmen wird ein Naheverhältnis zum Präsidenten und den Republikanern nachgesagt. Was in der Europäischen Union wettbewerbsverzerrend, schlicht korrupt oder zumindest ein ordentlicher Skandal wäre (Wahlkampffinanzierung mit anschließender Auftragserteilung), ist integrativer Bestandteil der amerikanischen Wirtschaft, Politik und Wirtschaftspolitik. Diese Tatsache lässt den Schluss zu, dass nicht immer mit „Plan“ und

Weitsicht Aufträge vergeben werden, da Planung in der Politik selten die laufende Legislaturperiode überschreitet. Das unterscheidet zwar nicht grundsätzlich die Logik der Politiken zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten von Amerika, wird jedoch dann von öffentlichem Interesse, wenn selektive Verflechtungen hinzukommen. Planung, Infrastruktur und Auftragserteilung hängen nun einmal sehr stark mit wirtschaftlichen Aktivitäten zusammen. Nicht umsonst ist die gegenwärtige Arbeitslosenrate in Louisiana auf historischem Tiefstand und die derzeit niedrigste in den USA insgesamt (Juli 2006: 2,9 Prozent).

Der Wiederaufbau hat jedoch keine nationale Priorität, auch wenn Präsident Bush persönlich verspricht, „präsent zu bleiben, bis der Job gemacht ist“. Louisiana im Allgemeinen und die demokratische Hochburg New Orleans im Speziellen haben es unter einer republikanischen Präsidentschaft besonders schwer. Zusätzlich ist der Wiederaufbau von weiten Stadtteilen New Orleans selbst von konkurrierenden Akteuren gekennzeichnet. Ein Konsens ist bei weitem nicht in Sicht, wie unten noch näher ausgeführt wird. „Schwarze Interessen“, „Weiße Interessen“, Bauspekulanten und Politiker aller Ausrichtungen beleben die laufende Diskussion. Etwa 150.000 Häuser verrotten einstweilen vor sich hin, ganze Stadtviertel („Lower Ninth Ward“ u.a.) sind nach wie vor großflächiges Brachland, zum Teil ohne Wasser- und Stromversorgung.

### 9. Aktueller Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand um den Wiederaufbau von New Orleans ist von heftigen politischen Revierkämpfen gekennzeichnet. Anfang November 2006 wurde eine von Bürgermeister Nagin und City Council Präsidenten Thomas bereits angekündigte Präsentation von Aufbauplänen vor dem „Louisiana Recovery Authority Board (LRA)“ wieder zurückgezogen. Ziel war es, dem LRA, der mehr als zehn Milliarden US-Dollar der bundesweiten Unterstützungsgelder kontrolliert, die „Neighborhood Recovery Plans“ vorzustellen. Dahinter steht jedoch

ein heftiger Streit zwischen zwei unterschiedlich verantworteten Stadtplanungsprozessen, dem „New Orleans Neighborhood Rebuilding Plan“ (Lambert Plan) im Auftrag des City Council und dem „Unified New Orleans Plan“ (UNOP), der von der „Greater New Orleans Foundation“ administriert wird.<sup>2</sup>

Beide zitierten Planungsverfahren haben auf eine Kombination von professioneller Planung und Bürgerbeteiligung gesetzt. Dennoch haftet beiden der Makel der „collision of confusion“ an.<sup>3</sup> Bei ohnedies unzureichenden Ressourcen machen parallele Planungsaktivitäten dieser Dimension auch wenig Sinn. Im Gegenteil, es verzögern sich wichtige Entscheidungen und Infrastrukturmaßnahmen noch zusätzlich. Jetzt stellt sich die Frage, wie die beiden Pläne kompatibel gemacht werden können, bzw. welcher der Pläne der „offizielle Plan“ für den Wiederaufbau von New Orleans wird.

Die Hauptkritik am „Lambert Plan“ besteht darin, dass nur die ehemals 49 überfluteten Neighborhoods in den Planungsprozess aufgenommen wurden. Er wird somit als „Stückwerk“ kritisiert. Der UNOP sollte darauf eine Antwort sein, indem er als stadtweiter Planungsprozess - unter der Beteiligung zahlreicher Planungsteams aus den Vereinigten Staaten - auch die 24 nicht überfluteten Neighborhoods integriert.

Hinter den konkurrierenden Planungsaktivitäten steht jedoch eine von Neighborhood-Aktivisten interessante aufgeworfene zentrale Frage zur Diskussion, nämlich die der politischen Verantwortung für öffentliche Planung. Ist eine Nonprofit Foundation für den Wiederaufbau der Stadt verantwortlich, oder nicht doch eher die gewählten und politisch legitimierten Regierungsverantwortlichen eben dieser? Momentan ist Schadensbegrenzung angesagt, und der

2 Vgl. S. Lewis / S. Writer, City Planning; Administration Clashes Lead to Delay, in: Driftwood. The Community Newspaper of the University of New Orleans, 2006, Vol. 50, Issue 10, S. 3-12.

3 Ebda, S. 3.



Abb. 5: „Home“ (Foto: M. Heintel).

besorgten amerikanischen Öffentlichkeit wird von allen Seiten versichert, dass das verfügbare Geld sicher auf der Bank und nicht auf der Straße liegt. Die Priorisierung von Projekten zum Wiederaufbau ist hingegen noch immer offen.

Anders als in Europa spielt in den USA vorseorgende Politik für breite Massen eine untergeordnete, oft auch offen abgelehnte Rolle. Die vielschichtige Diskussion um ein öffentliches Gesundheits- sowie Krankenversicherungssystem steht hierfür als bekanntes Paradebeispiel. Selbst die nationale Katastrophenhilfe ist USA-weit höchst umstritten – in der Europäischen Union hingegen soll gerade dafür ein Topf neu geschaffen werden. Wie verhält es sich nun mit der Planung bzw. der Einstellung zu Planung als Daseinsvorsorge? Anders gefragt: Kann Planung überhaupt dort gut funktionieren, wo staatliche oder kommunale Verantwortung für „Individuen“ mehr abgelehnt als gutgeheißen wird? Anders interpretiert handelt es sich im Fall New Orleans auch um eine Summe von individuellen Schicksalen, die um ihre Lebensgrundlage gebracht wurden.

Es scheint, dass es am Beispiel von New Orleans wenig öffentliches Vertrauen in öffentliche Planung gibt; die angeführten Fallbeispiele bestätigen das Misstrauen. Nicht umsonst waren Planwirtschaft und Marktwirtschaft lange Zeit konkurrierende Weltmodelle. Vielerorts entsteht der Eindruck, dass Katrina nur das noch deutlicher sichtbar macht, was bislang auch nicht wirklich funktioniert hat – nämlich Planung. „Pre-disas-

ter planning scheint im konkreten Fall genauso schwach gewesen zu sein wie das post-disaster management“ resümiert Prisching nüchtern.<sup>4</sup> Wen wundert es, dass für die Midterm Elections unabhängige Kandidaten für den Kongress kandidierten, einzig mit der Botschaft, sich für die Verstärkung des Dammsystems bzw. den Wiederaufbau in New Orleans einzusetzen.

Das öffentliche wie private Interesse am künftigen Wiederaufbau von New Orleans wird aber noch zusätzlich von weiteren externen Faktoren abhängen bzw. dynamisiert. Findet die abgewanderte Wirtschaft wieder den Weg in die Stadt, um damit auch den regionalen Steuerhaushalt wieder abzusichern? Kehrt der Großteil der Evakuierten wieder nach New Orleans zurück? Letztendlich gewinnt aber vor allem das Tempo des Wiederaufbaus an immer stärkerer Bedeutung. Werden auch nach über einem Jahr keine Prioritäten zu verbindlichen Plänen und zum Wiederaufbau getroffen, so liegt der Aufstieg der Stadt sehr nahe dem Verfall, wie auch schon andere Beispiele aus den USA nach Naturkatastrophen deutlich machen.<sup>5</sup> Diese für New Orleans so wichtigen Themen und Fragen können auch fast zwei Jahre nach der Katastrophe noch nicht zufriedenstellend beantwortet werden.

4 M. Prisching, *Good Bye New Orleans. Der Hurrikan Katrina und die amerikanische Gesellschaft*, Graz 2006, S. 41.

5 Vgl. H. Faßmann / M. Leitner, *New Orleans, „Katrina“ and the Urban Impact of Natural Disaster*, in: *Geographische Rundschau*, International Edition, 2006, Vol. 2, No. 2, S. 44-51.

## Autoren

**KATHARINA BRICHETTI;** Dr.-Ing., studierte an der Hamburger Hochschule für bildende Künste. Seit 1993 arbeitet sie kontinuierlich in verschiedenen Architekturbüros. Nach der Promotion bei Professor Dr. Hartmut Hofrichter in Kaiserslautern seit 2003 Lehrbeauftragte an der Technischen Universität Berlin für Bau- und Stadtbaugeschichte. Habilitationsvorhaben über urbane Rekonstruktion im 20. Jahrhundert.

**VOLKMAR EIDLOTH,** Geograph und Denkmalpfleger, ist seit 1991 beim Landesdenkmalamt Baden-Württemberg Referent für städtebauliche Denkmalpflege, seit 2005 zudem für Grundsatzfragen und Theorie der Bau- und Kunstdenkmalpflege. Lehraufträge in den Fächern Denkmalpflege, Bau- und Siedlungsgeschichte und Geographie an der Universität Bamberg. Forschungsschwerpunkte und Veröffentlichungen zur Stadtbaugeschichte und städtebaulichen Denkmalpflege, zu Kulturlandschaftsthemen und zur Grün- und Freiraumgeschichte.

**MARTIN HEINTEL;** Ao. Univ.-Professor Mag. Dr. ist Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien; etliche Stipendien und Forschungsaufenthalte im Ausland, derzeit Marshall Plan Chair für Regional Economic Development an der University of New Orleans/USA; Arbeitsschwerpunkte: Stadt- und Regionalentwicklung, Europäische Integration und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

**JOHANN JESSEN** ist Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Langjährige Forschungs- und Lehrtätigkeit in der Arbeitsgruppe Stadtforschung der Carl-von-Ossietzky Universität Oldenburg. Veröffentlichungen zur Stadterneuerung, zum sozialräumlichen und strukturellen Wandel und zur kommunalen Planungspraxis.

**HENNING NUISSL;** Dr. rer. pol. habil. Dipl.-Ing. Dipl. Soz.; Wissenschaftler am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ (Department Stadt- und Umweltsoziologie) und Privatdozent an der TU Berlin; Studium in den Fächern Städtebau/Stadtplanung, Soziologie und Geographie in Hamburg und Heidelberg; wiss. Mitarbeiter am Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner/Berlin (1994-1999) sowie an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder (1999-2001); derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Suburbanisierung und „Flächenverbrauch“, Planungskultur und Megacities.

**DIRK SCHUBERT;** Pd. Dr. rer. pol. ist Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg, Institut für Städtebau und Quartiersentwicklung. Arbeitsschwerpunkte und Publikationen im Bereich Wohnungswesen, Stadterneuerung und Stadtbaugeschichte, vor allem Umbau von Hafen- und Uferzonen; Mitherausgeber des Jahrbuches Stadterneuerung.



## Besprechungen

KONRAD ACKERMANN / HERMANN RUMSCHÖTTEL (Hrsg.), *Bayerische Geschichte. Landesgeschichte in Bayern. Festgabe für Alois Schmid zum 60. Geburtstag*, 2 Bde., München: C.H. Beck 2005 (*Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte* 68, 1-2), 1.067 S., 41,- €.

Offenbar waren die Herausgeber dieser Festschrift überrascht, welch großen Erfolg ihr Aufwurf zu einer Teilnahme an einer Festschrift für den Professor für bayerische Geschichte an der Ludwig-Maximilians-Universität München und Vorsitzenden der Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Alois Schmid, hatte. So kam schon allein quantitativ ein sehr gewichtiges Werk mit über 1.000 Seiten zustande, das auf zwei Hefte der *Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte* verteilt werden musste, statt wie geplant in einem zu erscheinen. Leider fehlt ein Autorenverzeichnis, jedoch auch das Inhaltsverzeichnis enthüllt, dass sich hier zahlreiche gewichtige Namen sowohl der universitären als auch der an anderen Institutionen betriebenen bayerischen Landesgeschichte versammelt haben. Nur bei wenigen Beiträgen entsteht der Eindruck einer Verlegenheitslösung, um in einer renommierten Festschrift präsent zu sein. Ins Positive gewendet bedeutet dies, dass vielfach tatsächlich neue Forschungsergebnisse vorgetragen werden, die den Bänden einen dauerhaften Wert auch über den eigentlichen Anlass hinaus verleihen.

Mehrere Beiträge geben darüber hinaus einen Überblick über den Stand der Forschungen und Publikationen der letzten Jahrzehnte und tragen so dazu bei, der Festschrift den Charakter einer Standortbestimmung der bayerischen Landesgeschichte zu verleihen, die auf Dauer zur

Hand genommen werden kann, um sich zu orientieren. So verzeichnet Georg Schwaiger neue Quelleneditionen zur Geschichte des Bistums Regensburg, während Wilfried Krings und Winfried Schenk den Stand der historisch-geographischen Forschung in Bayern in den Blick nehmen. Hinzu tritt eine Reihe von Beiträgen, die bestimmte Forschungsfelder methodisch oder programmatisch in den Blick nehmen und dabei gleichzeitig den bisherigen Forschungsstand zusammenfassen, so die Beiträge von Walter Pötzl zu Sinn und Zweck der Patrozinienforschung, von Enno Bünz zur mittelalterlichen Pfarrei in Franken oder von Wolfgang Wüst zur Identitätsproblematik nach Säkularisation und Mediatisierung.

Daneben stehen zahlreiche Untersuchungen zu Einzelproblemen und -fragen, die an dieser Stelle nicht alle gewürdigt werden können, zumal den Beiträgern keine übergreifende Themenstellung vorgegeben war, also auch ein Bild der Vielfalt mit geringem inneren Zusammenhang entsteht. Im ersten Band überwiegen Beiträge zum Mittelalter, im zweiten solche zur Neuzeit. Wenn überhaupt ein häufig vertretenes Thema auszumachen ist, dann handelt es sich um bayerische Kirchengeschichte, bzw. die Geschichte der kirchlichen Organisation des Landes sowie – für die Frühe Neuzeit – konfessionelle Probleme.

Mehrfach vertreten ist auch das, was man als Infrastruktur der Landesgeschichte oder der Geschichte im Land bezeichnen könnte, also die Denkmalpflege und das Archiv- sowie Museumswesen. Hierzu zählt auch ein zwar nicht historisch-wissenschaftlicher, aber umso wichtigerer Beitrag von Pankraz Fried zur Schließung von Heimatmuseen, die er persönlich betroffen und engagiert am Beispiel des mittlerweile abgewickelten Lechrainer Heimatmuse-



ums in Riederau am Ammersee bekämpft. Fried steht außer jedem Verdacht einer politisch suspekten Volks- und Heimattümelei, wenn er auf die Notwendigkeit zunächst der Sicherung und dann auch der fachgerechten Präsentation des historischen Erbes einer Region, Stadt oder Geschichtslandschaft gerade in Zeiten der Globalisierung hinweist.

Weitgehend ausgeblendet in den Beiträgen ist übrigens die Stadtgeschichte, der direkt nur ein Beitrag aus der Feder von Anton Schindling gewidmet ist. Nur sehr mittelbar lässt sich allerdings sein Thema – das konfessionelle Problem in Frankfurt – der bayerischen Landesgeschichte zuordnen. Nun ist es natürlich nicht so, dass in Bayern zu Nürnberg, Regensburg oder Augsburg nicht geforscht würde. Aber die mangelnde Präsenz stadthistorischer Themen in der Festschrift zeigt doch, dass die Stadtgeschichtsforschung in Bayern offensichtlich wie anderswo auch von der Erforschung des Umlands abgekoppelt ist, dass ein an sich unnötiger Gegensatz zwischen der Landes- und der Stadtgeschichte besteht, der im beiderseitigen Interesse abgebaut werden müsste.

Es fehlt leider, was sonst eine Festschrift häufig schließt, ein Schriftenverzeichnis von Alois Schmid. Das ist mit Sicherheit dem Erscheinungsort „Zeitschrift“ sowie der Tatsache geschuldet, dass es sich um eine Gabe zum 60. Geburtstag handelt. Für ein abschließendes Bilanzieren des wissenschaftlichen Oeuvres des Jubilars ist es also ohnehin zu früh.

Die Bände sind sowohl als Festschrift, als auch als Momentaufnahme vom derzeitigen Stand der bayerischen Landesgeschichte zu lesen. Diese präsentiert sich als sowohl traditionellen Aufgaben einer Grundlagenforschung und Landesbeschreibung verhaftet, als auch entwicklungsfähig, indem neue Themen erschlossen und alte unter neuen Aspekten beleuchtet werden. Was in dieser Zusammenschau noch etwas fehlt, ist eine Ausweitung der Landesgeschichte auf die neueste Zeit. Doch die Verbindung zur Zeitgeschichte zu suchen, damit tun sich Landesgeschichten vieler deutscher Regionen schwer. Andererseits

zeigt die Festschrift auch nachdrücklich, wie viel noch für Mediävisten und Frühneuzeitler zu tun ist.

Max Plassmann, Düsseldorf

KARLHEINZ BLASCHKE (Hrsg.) *unter Mitwirkung von UWE JOHN, Geschichte der Stadt Dresden, Band 1: Von den Anfängen bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges, Stuttgart: Konrad Theiss Verlag 2005, 265 Farb- und SW-Abb., 767 S., 49,90 €.*

Die 800-Jahrfeier der urkundlichen Ersterwähnung Dresdens wurde zum Anlass für eine auf drei Bänden veranschlagte Stadtgeschichte genommen, die modernen wissenschaftlichen Ansprüchen genügt. Seit 1995 liefen die Vorbereitungen für diese Stadtgeschichte, die bis zum Erscheinen des vorliegenden ersten Bandes zu 25 Sitzungen der Arbeitsgruppe, 20 Besprechungen der Herausgeber und der Schriftleiter sowie zu neun Autorenbesprechungen geführt hat. Der erste Band ist von 19 Autoren verfasst worden. Das Spektrum der Themen reicht dabei von der politischen Geschichte bis zur Sozial-, Kirchen- und Kulturgeschichte. Die Verfasser schildern die verschiedensten Bereiche des städtischen Lebens in ihren wechselseitigen Zusammenhängen und veranschaulichen dabei die prägenden Kräfte der Stadtgeschichte. Der bis zum Ende des 30jährigen Krieges 1648 führende Band zerfällt in zwei Teile „Frühgeschichte und Mittelalter“ sowie „Die Renaissancestadt 1547-1648“, wobei das weite Ausgreifen des Mittelalters ins 16. Jahrhundert etwas befremdet, zumal in Sachsen der Einschnitt der Reformation eine frühere, mindestens so deutliche zeitliche Begrenzung gewesen wäre. Der Band beginnt mit der vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung der Dresdener Landschaft bis zur Stadtwerdung. Archäologische Funde belegen, dass das klimatisch günstige Elbtal seit etwa 5.500 vor

Christus dauerhaft besiedelt wurde. Ende des 6. Jahrhunderts traten an die Stelle der hier ursprünglich siedelnden Germanen slawische Sorben. Das Gebiet wurde 929 durch die Eroberung in das Deutsche Reich eingegliedert und im 12. Jahrhundert von deutschen Siedlern erschlossen. Die wettinischen Markgrafen legten in der Mitte des 12. Jahrhunderts eine Niederlassung an, die mit der Burg und deren Ausbau zum landesherrlichen Schloss am Ende des Mittelalters dauerhafte herrschaftliche Verhältnisse schufen. Damit ist die Thematik der ersten vier Beiträge erfasst. Fünf weitere Beiträge ergänzen diesen politischen Teil: dabei werden Wirtschaft und Verfassung, Kirche, geistliches Leben und Schulwesen im Spätmittelalter mit der vor Ort bestehenden Judengemeinde umfassend untersucht. Dazu kommt Architektur und Bildende Kunst, die Stadt als Lebensinheit des späten Mittelalters und die Musikkultur der Stadt bis 1539. Der Text der Beiträge wird immer wieder durch so genannte „Schlaglichter“ unterbrochen, die ein einzelnes Thema vertiefend aufgreifen und von einem eigenen Autor mit relativ kurzem Umfang verfasst sind. Ob dieser moderne Stil dem flüssigen Lesen des Gesamtbeitrages nutzt, sei dahingestellt. Diese merkwürdige Darbietungsform wird sich sicherlich wie so vieles im Ablauf der Zeit relativieren. Derartige „Schlaglichter“ in ihrem Beitrag aufzugreifen und entsprechend mitzuverarbeiten – vielleicht mit Zwischenüberschriften – wäre eigentlich Aufgabe der jeweiligen Autoren gewesen.

Im zweiten Teil wird die Entwicklung der Bürgerstadt in der frühen Neuzeit behandelt, wobei die Ratsordnung, das Finanzwesen der Stadt, der ländliche Besitz und das Weichbild betrachtet werden. Der Ausbau zur Residenzstadt als Wirkungsort der Herzöge und Kurfürsten von Sachsen, die im Zeitalter der Reformation zur besonderen Bedeutung aufstiegen, steht an zweiter Stelle in diesem Teil des Beitrages. Neben der Musikpflege, die hier in den Teil Kultur, Kunst und Bildung eingeordnet ist, steht Kirche und Frömmigkeit im 16. und frühen 17. Jahrhundert, Architektur und Bildende Künste, Armen- und

Bettelwesen des 16. Jahrhunderts und die Lebensbedingungen des Dreißigjährigen Krieg mit den zahlreichen Kriegslasten der Bevölkerung und den vielen Böhmisches Exulanten in der Stadt. Ein umfangreicher Anhang erfasst Anmerkungen, Literaturverzeichnis und Register. Die Autoren haben aufgrund ihrer zahlreichen Gesprächen ein homogenes Werk entstehen lassen, das der modernen Forschung voll entspricht. Als Stadtgeschichte der Landeshauptstadt wird dieses Werk eine über Dresden weit hinausreichende Bedeutung gewinnen.

*Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen*

REINER GROSS / UWE JOHN (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Dresden, Band 2: Vom Ende des Dreißigjährigen Krieges bis zur Reichsgründung*, Stuttgart: Konrad Theiss Verlag 2006, 8 Karten, 372 z.T. farb. Abb., 864 S., 49,90 €.

Der zweite Band der Dresdner Stadtgeschichte ist dem ersten rasch nachgefolgt. Er behandelt den Zeitraum vom Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 bis zur Einbindung Sachsens in das Kaiserreich 1871 und umfasst damit die Zeiträume, die zu den bedeutendsten, wichtigsten und eindrucksvollsten der Stadtgeschichte gehören. Die Stadt stieg in dieser Zeit zu europäischer Bedeutung auf. Unter August dem Starken wurde sie zu einem Ausgangspunkt europäischer Großmachtpolitik. Die in dieser Zeit entstandenen Bauwerke von Pöppelmann, de Bodt, Bähr und Semper prägen noch heute das Stadtbild entscheidend mit und sind auch für die internationale Bedeutung der Stadt mitverantwortlich. Die höfische Festkultur und die italienische Oper machten Dresden zu einem Mittelpunkt europäischer Kultur. Dazu gehören auch die Opern von Carl Maria von Weber und Richard Wagner. Der Band vereinigt die Beiträge von 20 Autoren in drei Kapiteln. Das erste behandelt Dresden als Residenz von euro-

päischem Rang 1648 - 1763. Neben der Darstellung der Stadt als Zentrum der kursächsischen Herrschaftsausübung wird die Stadtverwaltung, Handwerk, Manufaktur und Handel, Kirche und Religion, das Bauen, Kunst, Kultur und Bildung sowie das Alltagsleben behandelt. Das zweite Kapitel zeichnet den Weg in das bürgerliche Zeitalter zwischen 1763 und 1830 nach. Die Unterkapitel wiederholen dabei thematisch weitgehend die Unterkapitel des ersten Kapitels. Das gilt in fast gleicher Weise auch für das dritte Kapitel „Von der Residenz zur Großstadt 1830 - 1871“. Neben politischen Veränderungen werden hier auch Verfassung und Verwaltung nach der Einführung der kommunalen Selbstverwaltung und der technische Fortschritt sowie die industrielle Entwicklung dargestellt, die eigene Unterkapitel bilden. Der zweite Band der Stadtgeschichte führt mit seinen zahlreichen Abbildungen den ersten in gleicher Weise fort. Die Stadt Dresden erhält damit eine ihrer Bedeutung angemessene Darstellung. Der Band dürfte für Jahrzehnte richtungsweisend sein und auch ein Muster für Stadt- und Ortsgeschichten nicht nur im Dresdner Umland bilden.

*Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen*

HERMANN KNELL, *Untergang in Flammen. Strategische Bombenangriffe und die Folgen im Zweiten Weltkrieg, Würzburg: Verl. Ferdinand Schöningh 2006 (Veröff. des Stadtarchivs Würzburg 12), ill., XII u. 334 S., 14,90 Euro.*

Würzburg wurde in der Nacht vom 16. März 1945 Ziel eines verheerenden britischen Bombenangriffes. Knell hat diesen Angriff als junger Mann überlebt. Das damalige Erleben wurde ihm Jahrzehnte später zur Motivation, eine Geschichte des strategischen Bombenkrieges zu schreiben. Knell hebt dabei insbesondere auf die zeitgenössischen Luftkriegsideologien der Akteure ab, die aufgrund der Erfahrungen des

Ersten Weltkrieges in der Zwischenkriegszeit entwickelt worden sind. Bei aller historischen Analyse wird letztlich die Fassungslosigkeit vor dem Geschehen immer wieder deutlich. Manche problematische Wertungen zur Vorgeschichte und zum allgemeinen Verlauf des Zweiten Weltkrieges wie etwa die Ausführungen zum deutschen Überfall auf die Sowjetunion mögen sich aus der Perspektive des Zeitgenossen erklären. Knell macht keinen Hehl daraus, dass er den Bombenkrieg gegen die Zivilbevölkerung für eine militärisch sinnlose und ethisch verwerfliche Art der Kriegsführung hält. Als Quellen seiner Darstellung diente ihm die reichlich vorhandene einschlägige Literatur. Das Buch gehört aber auch mit der Wiedergabe seiner Erinnerungen an den Angriff in die Kategorie der Zeitzeugenberichte. Doch indem das persönliche Erleben in den großen historischen Zusammenhang gestellt wird, geht es weit darüber hinaus.

Knell kommt zu dem Ergebnis, dass Würzburg lediglich deshalb zerstört worden ist, weil bei Durchführung des alliierten Bombenkrieges eine militärische Eigendynamik am Werke gewesen war, die bar aller Einsicht in größere strategische Zusammenhänge am Ende des Krieges einfach nur noch vorhandene lohnende Ziele „abgearbeitet“ hat. Das mag hinsichtlich der Rechtfertigung alliierter Angriffe auf die Zivilbevölkerung eine moralisch wie militärisch ernüchternde, wenn auch ziemlich realistische Erkenntnis sein. Gleich nach Ende des Krieges noch unter dem frischen Eindruck des Erlebten hatte Knell eigentlich beweisen wollen, dass einer der Hauptverantwortlichen für den alliierten Bombenkrieg im Allgemeinen und für den Angriff auf Würzburg im Besonderen, Arthur Harris, ein „Kriegsverbrecher“ gewesen sei. Doch im Laufe der Jahre seien „Schmerz und Verlust Geschichte geworden“ (S. 43); genauso wie Harris selbst.

Die historische Darstellung ist, wenn man so will, Ergebnis der Historisierung der eigenen Erfahrung. Anders als in der 2003 in den USA erschienen Originalausgabe wurde in der deutschen Ausgabe ein dazu sinnfälliges Foto (Abb.

16) abgedruckt. Es zeigt den Autor als älteren Herren am Stock vor dem schon reichlich verwitterten und schief stehenden Grabstein von „Bomber-Harris“. In einer Zeit, in der „Erinnerungsforscher“ und „Kulturwissenschaftler“ das Thema Bombenkrieg als Diskursproblem seltsam unwirklich erscheinen lassen, mögen Bild und Buch an Existenzielles gemahnen, wie Leben, Tod und vor allem auch Überleben. Knells Buch ist eine bemerkenswerte Ergänzung der vorhandenen Ortsliteratur zum Bombenkrieg. Es schildert die „große“ Geschichte; lässt aber auch die persönlichen Geschichten, wie es etwa im Abschnitt „Lastenausgleich“ deutlich wird, nicht außen vor.

Winfried Mönch, Stuttgart

KERSTIN KÄHLING, *Aufglockert und gegliedert. Städte- und Siedlungsbau der 50er und frühen 60er Jahre in der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn, Bonn: 2004 (Veröff. des Stadtarchivs 63), zahlr. Abb., 2 Kt., 472 S., 29,80 €.*

Seit geraumer Zeit wird von der Forschung eine Aufarbeitung der Siedlungsbauten nach 1945 in der Region Bonn eingefordert. Die vorliegende Untersuchung – sie wurde als von Professor Dr. U. Mainzer, Landeskonservator Rheinland, betreute Dissertation an der Universität Köln eingereicht – versucht diese Lücke zu schließen. Sie gliedert sich in zwei annähernd gleich große Teile: Eine architektur- und baugeschichtliche Darstellung und einen Katalog der 254 Siedlungen nebst eines Dokumentenanhangs. Das Untersuchungsdesign der klug und umsichtig konzipierten Arbeit orientiert sich an den historischen Besonderheiten des Bonner Siedlungsraums: Einem relativ schwachen Baugeschehen bis 1948 folgte mit der Wahl Bonns zur provisorischen Bundeshauptstadt im Jahr 1949 eine immer größer werdende Bautätigkeit, die weit über bloße kommunale Wiederaufbauplanungen hin-

ausging: „Mit der Hauptstadtwahl setzte die ‚Kernaufbauphase‘ des Bundessitzes ein, in der Siedlungen fast ausschließlich im Auftrag des Bundes entstanden. Sie umfasst den Zeitraum von Ende 1949 bis 1952. [...] Die anschließende Siedlungsbautätigkeit erfolgte dann maßgeblich aufgrund des weiteren Aufbaus bzw. Ausbaus der Bundesorgane und aus städtischer Initiative.“ (S.15 f.). Diese Ausbauphase reichte bis in die 1960er Jahre, da die zeittypischen Fünziger-Jahre-Siedlungen bis in diese Zeit hinein ausgeführt wurden.

Das wichtige städtebauliche Leitbild jener Jahre, das Postulat einer aufgelockerten und gegliederten Stadt – hierauf nimmt bereits der Titel der Arbeit Bezug – behält die Autorin bei jedem ihrer Untersuchungsschritte im Blick. So kann sie als ein Fazit festhalten, dass „im Zuge der regen Bautätigkeit und aufgrund begrenzter Freiflächenressourcen [...] es jedoch nicht [gelingt], alle im Stadtgebiet ausgewiesenen Grünflächen dauerhaft von einer Bebauung freizuhalten.“ Im Vergleich der Siedlungstypologien wird deutlich, dass „die Funktion einer ‚Auflockerung‘ [...] sich daher im Laufe der fünfziger Jahre immer mehr auf die Neubausiedlungen [übertrug], die dann wiederum selbst in ihrer planerischen Anlage auf dieses Konzept Bezug nahmen (S. 179). Der somit immer mehr verdichtete Bonner Stadtraum leidet bis heute unter den negativen Folgen einer solchen mangelhaften Planungsarbeit: Bis zur kommunalen Neugliederung im Jahr 1969 gab es keine Koordination von Siedlungsbaumaßnahmen zwischen den einzelnen Kommunen; und es fehlte von Seiten des Bundes während des gesamten Untersuchungszeitraums ein Gesamtplan zur städtebaulichen Entwicklung der Region Bonn – bei der gleichzeitig ungeklärten Frage nach der Dauer der Hauptstadtfunktion Bonns ein entscheidender planerischer Standortnachteil. Ein entsprechender Leitplan der Kommune auf Ebene eines Flächennutzungsplans verzögerte sich in der Erstellung über Jahre und trat erst im Jahr 1959 in Kraft. Zu spät, wie die Autorin folgerichtig feststellt: „Das Stadtplanungsamt [konnte],

anstatt Entwicklungen zu steuern, lediglich auf Entwicklungen reagieren“ (S. 179).

Neben formalen Versäumnissen – eine Abbildung (S. 411) zeigt nicht das Modell, sondern eine Fotografie der entsprechenden Siedlung, ferner vermisst man in der ansonsten akribisch versammelten Literatur den Hinweis auf eine im Jahr 1992 vorgelegte Bonner Magisterarbeit von Gisela Schill über die von Max Taut entworfene Reuter-Siedlung – seien kleine Ungenauigkeiten an dieser Stelle nicht verschwiegen: Was man unter „BibliothekarInnen“ versteht (S. 7, Anm. 1), vermag der Rezensent noch nachzuvollziehen; bei den im gleichen Zusammenhang genannten „ArchivaInnen“ (sic!) stellt sich ob der manierierten Wortgestaltung besonders angesichts der ansonsten konsequent beibehaltenen alten Rechtschreibung schnell Kopfschütteln ein. In diesem Zusammenhang fällt eine weitere Beobachtung umso mehr ins Gewicht: In bewusster Abgrenzung zu herkömmlichen Familienwohnungen wird an einer Stelle von „Junggesellenwohnungen“ (S. 30) gesprochen. Hier wäre vielleicht die Bezeichnung „Wohnung für Ledige“ treffender, da gerade die spezifische Bonner Arbeitsmarktsituation dem Zuzug unverheirateter Frauen besonders entgegenkam. Über diese und weitere sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Komponenten urbanen Wohnens in einem ansonsten durch und durch biederem Milieu bundesrepublikanischer Nachkriegsgeschichte hätte man gerne mehr erfahren.

Der Arbeit von Kerstin Kähling ist dennoch uneingeschränkt eine weite Verbreitung zu wünschen, da sie weit über den Anspruch einer detailversessenen Einzeluntersuchung hinausgeht: Am Bonner Siedlungsbau werden exemplarisch organisatorische Strukturen, ordnungspolitische Akteure und Zäsuren in der Chronologie deutlich gemacht, die sowohl zum Vergleich mit anderen Städten und Regionen Deutschlands einladen, als auch eine längst fällige Einbindung des Bonner Baugeschehens in die Architekturgeschichte der Bundesrepublik darstellen.

Jörg Derksen, Bonn

WOLFGANG PEHNT, *Deutsche Architektur seit 1900, München: DVA 2005, 592 S., ca. 850 Abb., 49,90 Euro.*

Der Architektur wird gerne nachgesagt, sie sei kommunikativ. Tatsächlich aber sagt sie so wenig über ihre Entstehungsbedingungen aus wie das Recht über die Gerechtigkeit oder die Politik über ihre Alltagsauglichkeit. Grund genug also, sich nicht nur mit ihrem formalen Erscheinen, sondern auch mit ihrem gesellschaftlichen Hintergrund, ihrer Historie, dem ideellen Humus zu beschäftigen.

Der renommierte Bauhistoriker Wolfgang Pehnt, der seit Jahrzehnten prononciert das hiesige Bauschaffen begleitet, hat nun auf Einladung der Wüstenrot-Stiftung eine Zusammenchau vorgelegt, die es in sich hat.

Hundert Jahre Architektur in Deutschland darzustellen: Das ist zunächst einmal ein Wagnis, bei dem man mehr verlieren als gewinnen kann, denn eine vergangene Zeit gleicht einem Spiegel, der immer nur die Züge dessen wiedergibt, der hineinblickt. Wenn aus einem großen Brei etwas selektiv herausgeklaut und mit irgendetwas anderem in Verbindung gebracht wird, ist das durchaus problematisch. Wenn Pehnt das tut, dann mit Umsicht, Souveränität und Kritik. Er spannt einen facettenreichen Schirm auf, dessen Schatten mitunter auch auf bislang unbestrittene Heroen fällt. Seine Stärke ist der Kontext, in dem er jede Erscheinung überzeugend zu verorten weiß. Er bleibt dabei immer unprätentiös, bereitet ein auf weite Strecken kurzweiliges Lesevergnügen und erzeugt auf subtile Art das Verlangen nach Mehr.

Ein erster Schwerpunkt sind die Jahre zwischen 1900 und 1914; mehr und mehr offenbart sich hier der Drang nach dem Neuen, wenngleich er sich noch nicht völlig sichtbar niederschlägt. Die Architektur des Kaiserreiches gilt als etwas, wovon man sich abzustößen habe, als die Architektur des Protz- und Prunkbürgertums und ihres Korrelates: der Mietskaserne. Zugleich formte sich ein gewisses Verlangen nach Moral in der Architektur. Man erkannte, wie Henry van de

Velde es ausdrückte, dass die herrschende Architektur eine Lüge sei, alles Pose, keine Wahrheit, und dass eine größere Reinheit des Ausdrucks nötig sei. Das heißt, dass ein allgemeines Bedürfnis bestand, den künstlerischen Ausdruck mit der neuen, aus der Zeit geborenen Möglichkeiten in Einklang zu bringen oder, mit anderen Worten, die Methoden des Fühlens mit den Methoden des Denkens zu versöhnen.

Von der Baugeschichte wurde diese Zeit eklatant vernachlässigt. Gerade um die vorletzte Jahrhundertwende schufen Menschen – in ihren oft nüchternen, zweckgebundenen Konstruktionen – einen Vorschein der Zukunft. Aber sie wurden sich dessen nicht bewusst. Während eines ganzen Jahrhunderts lag die Architektur erstickt in toter, eklektischer Atmosphäre, trotz fortwährender Versuche, ihr zu enttrinnen.

Während jener Zeit spielte die Konstruktion die Rolle des Unterbewusstseins der Architektur und enthielt Dinge, die sie ankündigten und zum Teil offenbarten, lange bevor sie Wirklichkeit werden konnte. Die öffentlichen Bauten, vor allem die Gerichtsbauten, tragen noch ein Janusgesicht; in ihrem Pathos sind sie kaum mehr als Ostentation des Kaiserreiches. „Für repräsentative öffentliche Aufgaben erwies sich die Neuromanik als ein bevorzugter Stil nicht nur im Deutschen Reich. Mit ihm konnte man besonders eindrucksvoll die Muskeln spielen lassen.“ Was etwa Franz Schwechtens „Romanisches Viertel“ um seine Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin eindrucksvoll tat. Nicht gänzlich anders funktionierte der von Pehnt so genannte „Zyklopenstil“, dem er Peter Behrens Mannesmanngebäude (1911-12) in Düsseldorf oder Oskar Kaufmanns Hebbel-Theater (1906-07) in Berlin zuordnet: Ein Aufbegehren gegen überlieferte Maßstäbe – mittels Großkörperlichkeit und kolossaler Wirkung – und, mit ihren rustifizierenden Fassaden, doch nur ein halber Schritt in die Moderne.

Die programmatischen Neuerungen im Wohnungsbau seit etwa 1905 dagegen sind stilistisch neutral. Ihre Meister, etwa Alfred Messel, legen keinen Wert darauf, als Neutöner aufzutreten.

Je mehr das Bürgertum sich von den Fesseln überkommener Programme löst, je unkonventioneller das Wesentliche der bürgerlichen Architektur wird, umso weniger scheint es für Bauherren wie Baumeistern notwendig zu sein, sich noch nie dagewesener Formen zu bedienen. Mehr und mehr erkennt der Leser hier eine neue, in der Entstehung begriffene Haltung, die mit allen bestehenden Maßstäben zu brechen gewillt ist und doch fest in ihrem Banne steht. Was damals entstand und in gewisser Weise (modifiziert) heute weiter wirkt, ist kein ‚Stil‘ im Sinne der Formcharakterisierung des 19. Jahrhunderts, sondern vielmehr ein Versuch, zu dem Leben vorzudringen, das unbewusst bereits in allen schlummerte.

Der Rückzug ins Private einer bürgerlichen Existenz prägte das Bild einer Epoche; an ihrem Ende aber wurde es mehr und mehr aufgebrochen. Mit dem Ersten Weltkrieg veränderten sich vorher kaum je erschütterte Lebensformen. In der Architektur schlug sich das so schnell wie sichtbar nieder: Bruno Tauts Modell der „Auflösung der Städte“ kommt zwar als platte Großstadtkritik daher, aber es geht ihm dabei um die Form des Zusammenlebens, um eine neue „soziale Praxis“. Damit stand er keineswegs allein. Viele verfolgten – durchaus geprägt vom damaligen Zeitgeist – ähnliche Ideale. Die programmatische Forderung: „Wir müssen die Herrschaft der Technik abschütteln“, zielt zwar auf ein retrospektiv orientiertes Ideal, doch hatten die Architekten, die sich ihrer bedienten, weniger das (räumliche) Modell der alten Stadt im Blick als vielmehr ihre (Produktions-)Kultur. Die planerischen Vorschläge von Taut, Martin Wagner, Ernst May usw. waren also ihrem Wesen nach auch Zivilisationskritik.

In den 1920er Jahren zeigten die Architekten sich zwar lebhaft darum bemüht, ihre unmittelbare, „romantische“ Vergangenheit abzustreifen, aber ein vollständiger Bruch mit den einmal getroffenen politischen Grundannahmen wurde nie erreicht. Vielmehr schlichen sich diese unbemerkt in die Fundamente eines mehr und mehr beherrschenden Funktionalismus ein.



Intentional wohnte allen radikalen Reduktionen und kubischen Gefügen ein Missionsgeist inne. Was sich nun mitunter addierend aneinanderfügte, war zugleich als ein Zeichen demokratischer Gleichheit gemeint.

Was der Taylorisierung des Bauwesens unterlag, diente sinnlich nachvollziehbar der Befreiung von den Bürden der Vergangenheit. Wer sich des Repertoires der Maschinen und Dampfer bediente, signalisierte die Aufbruchsbereitschaft des neuen Nomaden, des Reisenden mit leichtem Gepäck. Mit Assoziationsketten wie dieser wurde ein Leben der Moderne suggeriert, das dem eines Reisenden auf einem Luxusdampfer gleicht – minimierte Raumannsprüche zwar, dafür aber licht und hell und alles inklusive. Es kam, wie wir wissen, alles ganz anders.

Bei aller Liebe zu seinem Forschungsgegenstand hält Pehnt immer genügend Distanz. Dabei begnügt er sich keineswegs mit der Rolle des bloßen Chronisten; vielmehr zeigt er sich durchaus meinungsfreudig, zuweilen auch sibyllinisch. Zum berühmten Dreischeidenhaus (1957–60) etwa heißt es: „Dessen Urheber Helmut Hentrich war aus dem Dritten Reich an gewichtige Imposanz gewöhnt und hatte sie zu Anfang der fünfziger Jahre auch weiter eingesetzt. Sein Verwaltungsgebäude der Victoria-Versicherung in Düsseldorf von 1951 folgte noch einem verbreiteten Standard moderater Nüchternheit. Achsen sind in monotonem Takt gereiht, an den Eckkanten sammelt sich Masse an, das Portal ist hierarchisch zwei Stockwerke hoch eingeschnitten. Wenig später ging es auch bei Hentrich & Petschnigg international zu. Im Fall des Dreischeidenhauses wechselte das Team mit wehenden Fahnen ins Lager der Moderne; für deutsche Verhältnisse ein Nonplusultra an Präzision, Transparenz, Schwerelosigkeit.“ Pointiert und doch unpräntiös, webt Pehnt aus verstreuten Fäden einen Teppich. Nur so kann es gelingen, den Leser über ein 600 Seiten-Kompendium in den Bann zu ziehen.

Dabei kommen auch die Paradigmen des Bauens in der DDR nicht zu kurz. Und selbst für Bonn findet der Autor so knappe wie treffende

Worte: „Offiziell durfte dem Anspruch der Stadt Berlin auf den endgültigen Hauptstadtrang, zu dem sich so viele Politiker verbal bekannt hatten, nicht zuwidergehandelt werden. Andererseits musste die Arbeitsfähigkeit der parlamentarischen Einrichtungen und der Ministerien in der kleinen Universitäts- und Pensionärstadt gesichert werden. Die Mischung von praktischem Müssen und politischem Nicht-Dürfen hat der provisorischen Bundeshauptstadt viel banales Mittelmaß eingetragen, aber ein paar-mal auch Bauten von Offenheit und schöner Ascese.“ Erwähnenswert in diesem Sinne sind ihm – wenig überraschend – Sep Rufs ‚Kanzler-Bungalow‘ (1960–64) und Egon Eiermanns mächtiges Abgeordneten-Hochhaus (1965–69), welches alsbald nach Bundestagspräsident Eugen Gerstenmaier ‚Langer Eugen‘ genannt wurde.

Es liegt in der Natur der Sache, wenn die Entwicklung zur Jetztzeit hin vielfältiger und unübersichtlicher wird; dies ist der fehlenden historischen Distanz geschuldet. Noch stehen sie nebeneinander: Werner Sobeks ‚Haus 128‘ in Stuttgart, Uwe Kiesslers Kunstsammlung NRW im Düsseldorfer Ständehaus, die Versöhnungskirche von Reitermann/Sassenroth in Berlin-Wedding, oder die Stadtvilla von Alexander Reichel in Kassel-Unterneustadt. Derzeit muss offen bleiben, was von der aktuellen Architektur im Jahr 2034 als prägend oder gar Stil bildend empfunden wird. Gleichwohl wagt es Pehnt, so etwas wie das Fazit eines wechselvollen Jahrhunderts zu ziehen: „Woran die Bauwelt leidet, sind weder die Stararchitekten noch der angemessene Gebrauchsbau. Es sind die Grauzonen der Gedankenlosigkeit, die blindwütige Geschäftemacherei, die vielen Quadratmeter bebauten Landes, auf die nie ein Architekt oder zumindest nie ein Architekt mit Widerstandsvermögen seinen Fuß gesetzt hat.“

Gut gemeint, so heißt es auf die Kunst bezogen, sei das Gegenteil von gut gemacht. An dieser Spruchweisheit gemessen scheint Wolfgang Pehnt nicht viel im Sinn gehabt zu haben. Verquaste Wissenschaftlichkeit ist seine Sache nicht; gleichwohl erweist sich sein Buch durch-



setzt von unaufdringlicher Kompetenz und Expertise. Ihm ist es - trotz des erforderlichen Muts zur Lücke - gelungen, verborgene Wurzeln und immanente Zusammenhänge sichtbar zu machen: Ein Werk, das weit über die ohnehin großzügig abgesteckten Grenzen des Metiers hinausreicht, verfasst von einem Autor, den zu ehren man nicht versäumen sollte. Sein opus magnum ist eine Delikatesse, für den Fachmann und den Laien gleichermaßen.

*Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin*

EVA-MARIA BARKHOFEN (Hrsg.) / ANDREAS BUTTER / BENEDIKT GOEBEL (Bearb.), *Ost-Berlin und seine Bauten. Fotografien 1945-1990, Berlin: Wasmuth Verlag 2006, zahlr. Abb., 196 S., 24,80 €.*

1992 erwarb die Berlinische Galerie den Bestand des Fotoarchivs der Ost-Berliner Bauverwaltung und rettete so diese bedeutende Sammlung von über 35.000 Schwarzweiß-Fotos und über 17.000 Farbdias vor Zerstückelung. Der systematische Aufbau der „Abteilung technischer Einrichtungen“ begann 1953 unter Hermann Henselmann mit dem Ziel, die städtebauliche Entwicklung des Ostteils von Berlin zu dokumentieren. Vor allem die Farbdias wurden zudem für Präsentationen auf Kongressen oder für Ausstellungen und Messen verwendet, dienten also auch der Selbstdarstellung der DDR. Das Archiv unterstand zunächst dem Chefarchitekten von Berlin, später der Abteilung Städtebau und Architektur im Stadtbauamt und von 1974 bis 1990 dem Büro für Städtebau im Bezirksbauamt. Während des gesamten Zeitraums wurde es von der Fotografin Gisela Dutschmann geleitet, die auch die meisten Aufnahmen anfertigt hat. Nach der Auflösung der Magistratsverwaltung kam das Archiv in die Obhut des Bauseinators, bis es in die Architektursammlung der Berlinischen Galerie überführt wurde.

Mit der finanziellen Unterstützung der Getty

Foundation wurde der Bestand durch die Historiker Andreas Butter und Benedikt Goebel inventarisiert und digitalisiert. Die Leiterin der Architektursammlung, Eva-Maria Barkhofen, hat nun daraus zusammen mit den beiden Bearbeitern 170 Fotos zu einem Bildband zusammengestellt. Untergliedert ist er in sechs Kapitel, die zentrale Bereiche der Ost-Berliner Bauschicht thematisieren und denen jeweils ein kurzer Einleitungstext vorangestellt ist. Etwas irreführend ist der Titel, der - als Anspielung gedacht - die Zugehörigkeit zur Reihe „Berlin und seine Bauten“ suggeriert.

Die ersten Bilder zeigen das ungeheure Ausmaß der Zerstörungen. Ruinen so weit das Auge reicht, prägten das Berliner Zentrum. Viele Gebäude waren nur teilweise zerstört, wurden aber dennoch später abgerissen, wie das Kaufhaus Tietz in der Leipziger Straße (S. 35). Hingegen wurden andere, vergleichsweise stark beschädigte Bauten ihrer historischen Bedeutung entsprechend wieder aufgebaut, wie das Rote Rathaus (S. 61) oder das Zeughaus (S. 36). In den beschädigten Wohnhäusern richteten sich die Menschen ein so gut es ging. Die Infrastruktur, wie beschädigte Brücken, musste zunächst häufig provisorisch hergerichtet werden (S. 45). Der 1951 wieder aufgebaute Bahnhof Friedrichstraße (S. 46) und das Krankenhaus Kaulsdorf (S. 47) zeugen vom Aufbauwillen der Berliner. Das abgeräumte Schlossareal (S. 68/69) und die vielen Propagandaschriften an den Gebäuden versinnbildlichen den Anbruch einer neuen Zeit. Nachdem die ersten Neubauten zunächst noch in der Tradition der Klassischen Moderne errichtet wurden, forderte das neue städtebauliche Paradigma nach sowjetischen Vorbildern einen repräsentativen Ausbau des Stadtzentrums. Vor allem die Bauten an der Stalinallee, aber auch Schulen und Industriebauten, zeugen von diesem Leitbild der Nationalen Bau Traditionen (S. 71-88). Die historische Stadt wurde aber dennoch weitgehend respektiert und weitergebaut. Der Band enthält viele Abbildungen von Zeichnungen, Plänen und Modellen, darunter Wettbewerbsbeiträge und nicht ausgeführte Ent-

würfe, die z.T. bis heute eine gewisse Aktualität aufweisen. So planten Reinhold Lingner und Erhard Steffe 1955 einen großen Zentralbahnhof im Spreebogen nordwestlich des Reichstages - unweit des Ortes, wo jetzt der neue Hauptbahnhof eröffnet wurde (S. 90).

Mit der Industrialisierung des Bauwesens hielt die Moderne Einzug in die Architektur der DDR - und die Platte in den Wohnungsbau. Großflächig verglaste helle Räume, geschwungene Dächer und moderne Interieurs bestimmen jetzt das Bild. Junge Menschen essen in einem Schnellimbiss oder genießen den Sommer im Parkcafé (S. 117-121). Garagenhöfe dokumentieren die zunehmende Motorisierung der Gesellschaft (S. 107). Viele Fotografien könnten genauso aus dem Westen stammen, doch das Bild von der Enthüllung des Lenin-denkmals stellt die Orientierung wieder her (S. 115). Die 1960er Jahre waren vom Geist des Aufbaus und des Fortschritts beseelt, wie die jungen Bauarbeiter demonstrieren, die stolz vor dem Rohbau des Hotels „Stadt Berlin“ in die Kamera blicken (S. 148). Menschen bilden auf den Fotos ansonsten eher die Ausnahme. Bei den Aufbauplanungen wurden die überkommenen Stadtstrukturen nun weitgehend ignoriert. Die Reste der historischen Stadtmitte mussten der neuen Zentrumsplanung ebenso weichen (S. 132-157) wie die alte Bebauung des Fischerkiezes aus dem 18. Jahrhundert den Hochhäusern des Wohngebiets Fischerinsel (S. 36, 177). Der Fernsehturm war beim Bau 1968 noch von Altbauten umgeben (S. 150/151). Die gewaltige Schneise der Grunerstraße mit der Hochhausbebauung zeugt von der Maßstabslosigkeit des Städtebaus dieser Zeit (S. 157). In den 1970er Jahren verlagerte sich der Schwerpunkt der Baupolitik auf den Wohnungsbau. In Mahrzahn und Hellersdorf entstanden Großwohngebiete für jeweils über 100.000 Menschen. Im Wohngebiet Springpfuhl in Mahrzahn führt der Blick 1990 über ein Meer an Plattenbauten unterschiedlicher Höhe und Größe und dazwischen liegende Flachbauten mit Versorgungseinrichtungen, Schulen und Kinderkrippen (S. 164). Die Bevorzugung Berlins bei

der Ausstattung mit kulturellen und sozialen Einrichtungen zeigt sich hier besonders. Der Palast der Republik bildete seit 1976 das kulturelle Zentrum der DDR. Paradoxon der Geschichte: zwei Fotos (S. 118 und 170) zeigen den Palast im Bau in fast demselben Zustand, in dem er sich gegenwärtig während des Abrisses wieder befindet. Die Rückkehr historischer Skulpturen auf die Schlossbrücke (S. 186), der Wiederaufbau des Deutschen Doms (S. 187) oder partielle Sanierungsmaßnahmen am Arnimplatz im Prenzlauer Berg (S. 179) stehen für die Rückbesinnung auf das historische Erbe seit den späten 1970er Jahren. Der Verfall der Altbaugebiete hingegen wurde nicht oder nur beiläufig dokumentiert. Man konzentrierte sich lieber auf die Inszenierung erfolgreicher Aufbauleistungen und politischer Loyalitätsbekundungen, wie bei der Enthüllung des Ernst-Thälmann-Denkmal im gleichnamigen Wohngebiet am Prenzlauer Berg, für das zuvor das alte Gaswerk abgetragen worden war (S. 183-185). Ein Stück „Alt-Berlin“ als „Traditionsinsel“ inmitten der Leere der vorherigen Zentrumsplanung täuschte das Nikolaiviertel vor (S. 188-191). 1990 durfte erstmals auch die Mauer abgelichtet werden, doch damit endete zugleich die Arbeit der Fotografen.

Der Band ermöglicht einen Einblick in das bauliche Erbe der DDR, für die Städtebau und Architektur eine staatliche Aufgabe von hoher gesellschaftspolitischer Bedeutung waren. Die Auswahl der Bilder und das Verhältnis von zentralen zu peripheren Objekten sind gelungen. Die Bildunterschriften sind mitunter etwas dürftig, vor allem bei den Abbildungen der unmittelbaren Nachkriegszeit. So hätte man beispielsweise beim Blick auf den Werderschen Markt (S. 18/19) auch auf die alte Reichsbank oder bei der Ansicht des Schlossareals (S. 68/69) auf den im Hintergrund sichtbaren, später abgetragenen Lesesaal der Staatsbibliothek hinweisen können. Die Bilder verdeutlichen die Sonderrolle Ost-Berlins, das stets auf Kosten aller anderen Städte bevorzugt wurde. Doch gerade die Hauptstadtfunktion Berlins und das veränderte städtebauliche Leitbild, das derzeit wie-

der eine verstärkte Annäherung an historische Vorbilder anstrebt, haben jetzt zur Folge, dass zentrale Gebäude der DDR-Moderne vom Abriss bedroht sind. Verschwunden sind das Außenministerium (S. 132), das „Ahornblatt“ (S. 167) und in Kürze auch der Palast der Republik, während sich für andere Bauten wie das Staatsratsgebäude (S. 119) eine neue Nutzung gefunden hat.

Insgesamt gesehen ist der Band mit seinen überwiegend erstmals veröffentlichten Fotografien eine wertvolle Bereicherung der Literatur zur Berliner Architekturgeschichte. Für die Forschung hält der Bestand in der Berlinischen Galerie sicherlich noch einige Schätze bereit, und es ist zu wünschen, dass in absehbarer Zeit weitere Bilder daraus publiziert werden.

*Thomas Wolfes, Berlin*

**ROLF PRIGGE / THOMAS SCHWARZER,**  
*Großstädte zwischen Hierarchie, Wettbewerb und Kooperation. Wiesbaden:*  
*VS Verlag für Sozialwissenschaften*  
2006, 452 S., 44,90 €.

Der Band ist die Dokumentation einer ambitionierten Studie zur Entwicklung der 15 bevölkerungsreichsten deutschen Städte zwischen 1990 und 2000. Prigge und Schwarzer gehen davon aus, dass diese Großstädte zwar Teil des staatlichen Mehrebenensystems politischer Regulation sind, jedoch auch ein eigenes System außerhalb dieses institutionellen Rahmens bilden. Mit aufwendigen Mitteln erheben und verarbeiten sie Daten zu vier als „Modernisierungspfade“ bezeichneten Bereichen: „Stadtentwicklung“, „urbane Demokratie“, „Verwaltungsmodernisierung“ und „Arbeitsbeziehungen“. Während die Betrachtung der mit Letzterem gemeinten Beziehungen zwischen Beschäftigten und Arbeitgebern des kommunalen Sektors wohl nicht zuletzt mit der Finanzierung der Studie durch die Hans-Böckler-Stiftung und die Gewerkschaft ver.di zusammenhängt, ist die ebenfalls als be-

deutsames Politikfeld benannte städtische Sozialpolitik leider nicht Gegenstand der Untersuchung, ihr wollen die Autoren sich in einem gesonderten Forschungsvorhaben widmen.

Nun bietet beinahe jede empirische Untersuchung Anlass für Kritik, sei es in Hinblick auf die Auswahl der Untersuchungsobjekte, die Begründung des Untersuchungszeitraumes, die Operationalisierung von Variablen, benutzte statistische Verfahren, die Gewichtung und das Aggregieren von Daten, die Bildung von Indizes oder nicht explizierte Bewertungsmaßstäbe. All das wäre auch hier angezeigt. Erschwerend kommen die Lücken und Tücken amtlicher respektive kommunaler Statistik hinzu, denn die quantitativen Aussagen resultieren aus Sekundäranalysen entsprechender Daten. Auch werden die Ergebnisse der umfangreichen qualitativen Elemente der Untersuchung nicht konkretisiert oder als authentische Stimmen präsentiert, sondern finden lediglich abstrakt Erwähnung. Derlei methodische Kritik ist jedoch müßig, zumal das zentrale Ergebnis keineswegs überrascht, nämlich dass Prigge und Schwarzer „Durchschnittliche Entwicklung“, „Polarisierende Prosperität“, „Prekären Strukturwandel und Schrumpfung“ sowie „Ausgewogenere Prosperität“ als vier Typen großstädtischer Entwicklung identifizieren.

Gleichwohl bietet der Band mit der profunden Aufbereitung einschlägiger Literatur einen Abriss der jüngeren kommunalwissenschaftlichen Debatten aus vornehmlich polit-ökonomischer Perspektive reichlich Stoff für eine Diskussion über Sinn und Zweck von Stadtentwicklungspolitik im weiteren Sinne. In einer solchen Diskussion wäre zunächst dreierlei zu klären. Erstens die Vorstellung von der Stadt als einem handelnden Subjekt. Sie beherrscht Stadtforschung und Stadtpolitik seit langem und hat, etwa als Grundlage der Idee von Städten als konkurrierenden Wirtschaftsstandorten, an Wirkmächtigkeit nur gewonnen. Auch Prigge und Schwarzer vermitteln diese Vorstellung, obwohl ihre Ausführungen zu den Bereichen „urbane Demokratie“ und „Verwaltungsmodernisierung“

dernisierung“ eine Reihe von Anhaltspunkten für eine differenziertere Betrachtung enthalten. Zweitens wäre die Vorstellung von der Stadt als definierter Einheit zu klären. Denn ihre administrativen Grenzen sind längst Makulatur. Als Teil des eben nicht systematisch administrierten regionalen Siedlungsgeschehens ist Stadt keine nach außen verbundene Größe mehr, und angesichts ausgreifender Segregations- und Polarisierungsprozesse ist sie auch keine nach innen verbindende Größe mehr. Eine Analyse allein auf Basis von Daten, die auf eine als singulär-homogenes Aggregat gedachte Stadt bezogen sind, bedingt deshalb eine verzerrte Wahrnehmung von Stadtentwicklung. Drittens wäre die Vorstellung zu klären, Städte verfügten im System der Gebietskörperschaften über eigene Modi der Steuerung. Denn was gegenwärtig unter der Überschrift Governance allenthalben debattiert wird, ist Resultat der Erkenntnis, dass die Verflechtungen im Mehrebenensystem politischer Steuerung immer enger und die Handlungsmöglichkeiten innerhalb territorialer Grenzen immer geringer werden. Unter Hinweis auf exogene, externe und interne Faktoren der Stadtentwicklung wird genau das auch von Prigge und Schwarzer ausgeführt. An ihrer Überzeugung, es mit bestimmten Maßnahmen schon richten zu können, halten sie trotzdem fest, wie entsprechende Empfehlungen oder so genannte „Strategiekarten“ belegen. Dass dies jedoch letztlich auch nur ein hilfloser Ruf aus der „Politikverflechtungsfalle“ ist, steht am Schluss: „Die Ergebnisse zeigen, dass die 15 größten deutschen Städte über unterschiedlich weitreichende Handlungskapazitäten verfügen und ihre durchaus vorhandenen, aber ebenfalls unterschiedlich weitreichenden lokalen Handlungsspielräume mehr oder weniger konsequent nutzen. Erheblich verbesserungsbedürftig sind vor allem die gesamtstaatlichen Rahmenbedingungen, damit die lokal vorhandenen Ansätze und Konzepte wirksamer und umfassender vorangetrieben werden können“ (439).

Thomas Wüst, Bremen

HARALD BODENSCHATZ (Hrsg.), *Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin*, Berlin: Verlagshaus Braun 2005 (Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Bd. 2), zahlreiche Abb., 460 S., 98,- Euro.

Das Thema Innenstadt und Zentrumsumbau ist seit einigen Jahren im Zuge der Wiederentdeckung der Qualitäten der „Alten Stadt“, ihren konzentrierten Verdichtungen und einer deutlichen Kritik an den vorgehenden Leitbildern der „Stadt der Moderne“ zum großen und auch umstrittenen Problem geworden. Dabei hat vom Stadtbauhistorischen her der Herausgeber des hier zu besprechenden Buches „Renaissance der Mitte“ immer wieder Positionen und Argumente gesetzt und als ausgewiesener Kenner der Materie nicht nur „wissenschaftlich“ in die Auseinandersetzung eingegriffen; er hat sich auch um eine entemotionalisierte Diskursführung bemüht.

Ebenso sind seine Mitautoren und Mitautorinnen, vor allem Cordelia Polinna, Uwe Altröck und Erich Konter ausgewiesene, historisch argumentierende Kenner von „moderner“ Stadtbaugeschichte sowie der Entwicklungsprobleme und Gestaltungskonzeptionen großer Städte. Auch die publizierten Beiträge zu Einzelthemen, beigegeben den beiden großen Stadtportraits London und Berlin, stammen von Autoren, die auf ihren jeweiligen Gebieten, einen Namen haben. Alle Autoren eint einerseits eine behutsame, historisch gesättigte Analyse und Darstellung und andererseits eine deutliche Skepsis gegenüber den Patentrezepten der Moderne im Städtebau und ihren geplanten und vor allem, ihren gebauten Folgen.

Die von H. Bodenschatz als Herausgeber vorgelegte große Arbeit kann in gewissem Sinne als eine erste „Summe“ der vieljährigen Bemühungen des „nachmodernen Städtebaus“ um die Erneuerung der Innenstädte und ihrer baulichen Erneuerung mit gesteigertem gestalterischen

Ertrag gelten. Dabei überzeugen die zwei ausgewählten Hauptereignisse und -beispiele für den Zentrumsumbau, London und Berlin, in ihrer historischen Aufarbeitung und in ihren gehaltvollen, differenzierten Darlegungen. Sie belegen eindringlich die von Harald Bodenschatz in seinem knappen Vorwort vorgelegten Thesen, die sich sowohl mit verschiedenen „Leitbildern“ der jüngeren Stadtbau Diskussion auseinandersetzen und vor allem versuchen, die Hauptthese des Buches, im Zeichen der „Wende zum nachmodernen Städtebau“, an einer Behauptung zu konkretisieren, nämlich der Entwicklung eines neuen „dritten Zentrums“, das die Großstadt von heute und morgen prägen und ihr neue Kraft und Attraktion geben wird. Dem vieltönigen Unkenruf vom Niedergang der Stadt, besonders der alten europäischen Stadt, wird ein kraftvolles Renaissanceparadigma im Nachweis von gelungenem neuen Zentrumsumbau entgegengesetzt, der die Vitalität der großen Stadt belegen und zugleich vorbildhaft beflügeln will.

Das Buch umfasst mit Anmerkungen und Literaturangaben mehr als 460 großformatige Seiten. Es ist klar gegliedert, sehr sorgfältig lektoriert und ansprechend im Design.

Nach einem knappen Vorwort von H. Bodenschatz, das den Rahmen der Arbeit und ihr Erkenntnisziel absteckt, folgen zwei große Studien: Einmal über das Zentrum von London auf knapper historischer Basis mit einprägsamen und gut ausgewählten Bildern und Plänen, besonders die jüngste Entwicklung betreffend, und verfasst von Cordelia Pollina unter der Mitautorenschaft von Harald Bodenschatz, Laura Calbet i Elias und Friedhelm Fischer. Zum Zweiten geht es um das „Zentrum von Berlin“, verfasst von Erich Konter mit Uwe Altröck, Carsten Benke, Harald Bodenschatz, Benjamin Herkommer und Frank Roost. Diese beiden großen Beiträge umfassen jeweils ca. 160 Seiten und entwerfen ein faktengesättigtes und zurückhaltend theoriegeleitetes Bild der beiden neuen Zentrumsentwicklungen.

Für London werden folgende Akzente gesetzt: Nach einer kurzen Charakterisierung des Lon-

doner „nachmodernen Zentrumsumbaus“ unter den Regierungen Thatcher, Major und Blair, vor allem der Abschaffung des „Greater London Council“ und der im Zeichen der Millenniumsfeiern wieder erneuerten „Greater London Authority“ konzentrieren sich C. Pollina und ihre Mitautoren auf Londons „Tourismusorientierten Zentrumsbau im West-End“, auf „die Re-Inszenierung des symbolischen Mittelpunktes von London: Quartier Paternoster Square“, auf den „Wachstumsimpuls Bahnhof“ im Umfeld der „Liverpool Street Station“ und von „King's Cross“, schließlich auf die „Wiederentdeckung der Wasserfront“ - also des südlichen Themseufers, und endlich (und für die Hauptthese des Buches entscheidend wichtig) auf die City im Osten, die Canary Wharf, dem Abschied von den Docklands. Als stadtbauliches neues Regelwerk werden „die Sichtbeziehungen“ für die Londoner Skyline hervorgehoben, als „Motor des privaten Städtebaus“ der öffentliche Schienenverkehr akzentuiert, als „Angelpunkt der Zentrumserweiterung“ werden „die Fernbahnhöfe“ begriffen und die Politik „gegen die Dominanz des Autos“, die „Why walking works“ beschrieben.

Für Berlin wird ebenfalls die 750-Jahrfeier, der Mauerfall, der „Leerstand“ als Startquelle gewählt. Dann konzentriert sich Erich Konter auf das „Quartier Postdamer Platz“, verstanden als Modell „Europäische Stadt à la Berlin“, es folgt die „kritische Rekonstruktion“ der Dorotheen- und Friedrichstadt als „City Renaissance“, dem sich der „neue Alexanderplatz“ als „Papierbild einer Weltstadtcity“ anschließt. Schließlich wird der Streit um den „Marx-Engels-Schlossplatz“ als Kernauseinandersetzung „um den symbolischen Mittelpunkt des Zentrums“ von Berlin verstanden und als „Neuerfindung der Altstadt. Endlich mündet auch dieser Beitrag zu Berlin in der „Dritten Neugestaltung des Zentrums“ in der „City West“. Als Regelwerke werden die „kritischen Rekonstruktionen“ im Sog der 750-Jahrfeier interpretiert, dann die Regelwerke „nach der Wende“: „Von der grünen Mitte zum Flächennutzungsplan“,

den Ideenwettbewerben um die Großprojekte. Ihnen schließen sich die Koordinierungen zur Investitionsbeschleunigung, zur „Hauptstadtplanung“, an und schließlich auch die neue Verkehrsorganisation, mit dem „Zentralbahnhof als Krönung“, dem noch ein kurzer Blick auf das „Planwerk Innenstadt“ folgt.

Dieser erste große Teil des Buches besticht durch eine sorgfältige narratio, eine anschauliche Illustrierung und eine eher zurückhaltende und wenig kritische Urteilsbildung. Knapp in seiner historischen Deduktion und ausführlicher in der Beschreibung der „Großen Projekte“ argumentiert dieser Hauptteil deutlich und unterstreicht - im Blick auf die vorweg formulierte These von der Entstehung eines „Weges zu einem dritten Zentrum“ - das entscheidende Grundelement, die „Wende zum nachmodernen Städtebau“. Sie sei getragen worden von einer, seit den 1980er Jahren sich vollziehenden „Rückkehr besser verdienender Schichten in das Stadtzentrum“. Die Reaktivierung des Zentrums zu Gunsten dieser Schichten sei das entscheidende Element der Zentrumsrenaissance, „als Ort des Konsums, der Kultur, der Arbeit und sogar des Wohnens“.

Die Auswahl der Großprojekte geschieht unter diesen Prämissen. Auch die Folgen und Absichten dieser Art Städtebau werden unter diesen Aspekten analysiert: „In sozialer Hinsicht förderte der Zentrumsumbau also die Rückkehr von Mittelschichten in die Großstadtzentren (oder in Teile von diesen).“ Der soziale Hintergrund dieser „Aneignung“ wird dabei als „zunehmende soziale Differenzierung in der Stadt“ benannt.

Als theoretisches Vorbild wird dabei auf den „spektakulären Auftakt der zweiten Periode des nachmodernen Städtebaus“ verwiesen - dabei ausdrücklich die Architekturbieniale Venedig 1980 zitiert - und auf „europäische Referenzstädte“ abgehoben, die „propagandistisch über Bilder inszeniert und umgesetzt“ worden seien. Wiederum werden dabei die „grand projects“ als stilbildend für neue große Städte herangezogen: Barcelona, Paris, London, West-Berlin

oder Lyon.

„Reparatur und Konstruktion der Stadt“ unter bildlichen, gestalterischen Vorbildaspekten stehen also im Mittelpunkt der Analyse. Weniger ist es die historische oder soziale Dimension, die intensivere-theoretische Auseinandersetzung mit den politischen, sozialen und konstruktiven Annahmen des modernen Städtebaus und seiner Planungs- und Baumaximen: Es sind eher die „feinen Varianten der Umgestaltung zentraler öffentlicher Räume, die interessieren“ (H. Bodenschatz). Es geht in dieser Arbeit um die „Renaissance der Mitte“, also um „Stadtgestalt“, um den ästhetisierend in sich stringenten Stadtbau, um eine „Renaissance“ des Stadtbildes, also letztlich um einen schmalen, aber sicher entscheidenden Ausschnitt des allgemeinen Städtebaus; es geht um Vorbilder im Sonntagskleid, um „gebaute Bilder“, denen bei der städtebaulichen Wende eine „Schlüsselrolle“ zugewiesen wird. Dementsprechend werden dann auch London und Berlin als „herausragende Beispiele für eine konfliktreiche Wendezone nachmodernen Städtebaus“ und als „besondere Form“ dieser Wende beurteilt. Eine sozial oder gar historisch-kritische Beurteilung unterbleibt weitgehend.

Die Elemente des „New Urbanism“ sind also nah und stehen im Hintergrund der Analyse und Darstellung, die von einer, als allgemein und einheitlich beurteilten Gegentendenz zur Rezentralisierung geleitet wird, die zur „Renaissance der Mitte“ führe. Der Leitfaden und Begriff „Renaissance“ bedeutet also mehr als nur eine Etikette, eine historische Reminiszenz: Mit diesem Begriff wird der Epochencharakter nachmodernen Bauens, der durchgreifende Aspekt neuer Umbau- und Stadtbildgestaltung erfasst. Entsprechend ist dann auch die Auswahl nicht nur der Projekte oder Regelwerke der Literatur und der Autoren, die benannt werden. Sie stehen alle in mehr oder minder intensivem Diskurs mit den Doktrinen und den Annahmen des „New Urbanism“ als zentraler Herausforderung gegen die Moderne und ihrer „gebauten Gemeinheiten“, ihren Zentrumsauflösungen,



Zersiedlungen und sozialen Schäden, ihren Unsicherheiten, ihrer problematischen „Grauen Architektur“, ihren großkubatorischen Überdimensionierungen, letztlich gewollten raumzerstörenden Ortlosigkeit, in letzter Konsequenz dem Ende der Stadt, desaströs in den USA (auch der überseeischen Welt), aber auch signifikant in der Stadtbaumoderne der europäischen Stadt.

Der zweite Teil der Arbeit, nach den Beispielen von London und Berlin, widmet sich auf wiederum 160 Seiten, unter der Überschrift „Merkmale des nachmodernen Zentrumsbaus“, in neun eigenständigen Beiträgen um Einzelfragen bzw. Spezialkomplexe im „nachmodernen Städtebau“. Dabei werden Einzelaspekte angesprochen, die sich als Bausteine eines „nachmodernen Städtebaus“ verstehen wollen. Auch hier ist die Reihenfolge nicht ohne Absicht gewählt, entsprechend wurden die Thesen ausgewählt und organisiert. Der Beitragsreigen setzt ein mit U. Fleckens „Innovation der Tradition“, er wird fortgeführt mit dem absichtsvollen Beitrag der „kulturellen Entwertung von Gebäuden und Stadträumen der städtebaulichen Moderne“ (F. Roost) und konzentriert sich in der Kritik des „Kults des öffentlichen Raumes“ auf die „Verhaltensnormierung“ und „Sicherheitsdebatte“ (U. Altröck). Ihnen folgen Variationen zum Städtebau der Moderne in nachmoderner Kritik: „Nachmoderne Formen der Nutzungsmischung“ (B. Herkommer), „Bilder und Events als Legitimationsinstrumente“ (F. Roost) oder in einem essayistischen Beitrag zum „Spektrum der Akteure“, benannt als „Intendanten“, „Regisseure“, „Inszenatoren“, „Ausstatter“, „Machern“ und knapp, den „Kritikern“ (U. Altröck). Schließlich ergänzen zwei Kleinstbeiträge diese Bausteine und gehen „Institutionalisierung“ und „informelle Zusammenarbeit“ in Stadtplanung und Bau (U. Altröck) und den „sozialen Adressaten des Zentrumsbaus“ (F. Roost) nach.

Mit einem knappen Resümee von Harald Bodenschatz schließt dann das Buch. Er benennt noch einmal knapp, von London und Berlin ausgehend, die für ihn entscheidenden „städ-

tebaulichen Potentiale und Probleme“ (eher zu kurz geraten), und wiederholt seine These von den neuen, erkennbaren „Konturen“ eines „dritten Zentrums“, setzt aber bei seinem Ausblick „Renaissance der Mitte“ ein vorsichtiges Fragezeichen.

Insgesamt fällt dieser zweite Teil der Arbeit gegenüber dem ersten Teil an Dichte, Konzeption und analytischer Kraft ab. Die Beiträge variieren dabei sehr. Auffällig ist das vollkommene Fehlen der illustrativen Kraft, die die Fallbeispiele London und Berlin so eindrucksvoll auszeichnen und letztlich überzeugend wirken lassen. Offenbar glaubte der Koordinator dieses Teils, Uwe Altröck, im Blick auf die zuvor gegebenen bildlichen Unterstützungen nun auf Bild- und Planwerk verzichten zu können, da sie ja bei der Lektüre der Beiträge zu den Merkmalen des modernen Zentrumsbaus herangezogen werden könnten. Dies aber funktioniert so nicht. Denn die Beiträge zielen über die Fallbeispiele hinaus und suchen eine Theorie der „Wiederentdeckung des Städtebaus“ unter nachmodernen Akzenten zu liefern, und dies bedürfte einer zusätzlichen Visualisierung.

Am deutlichsten wird dieser Mangel erkennbar am Beitrag von Frank Roost, wo es um „Bilder und Events als Legitimationsinstrumente“ geht. Hier hängt der essayistische Text inhalts- und gestaltlos in der Luft. Aber dies gilt auch für andere Beiträge, wenn es um „Hollandisierung“ geht, um „New-Yorkisierung“ oder „Mediterranisierung“, dem „Dolce Vita im Freiraum“, der Inszenierung von Urbanität oder ganz allgemein um „städtebauliche Gestaltungsprobleme“ (Uwe Altröck). Auch die „Orientierung am traditionellen Stadtgrundriss“ oder die „Inszenierung historischer Orte, Bauten und Räume“ bedürfen erweiterten Bild- und Planunterlagen, ohne sie wird die „Innovation der Tradition“ allzu leicht zum bloßen Schlagwort (U. Flecken), die Beiträge selbst zu „Entertainmentprojekten“, zur „Imagierung nachmoderner Zentren“ und lässt auch die „räumliche Reorganisation für neue Urbaniten“, das Fazit mit Blick auf „Gewinner und Verlierer“ sehr dünnflächig werden. Schade.



als „koordinierende, lenkende, integrierende, raumkompetente, dem Gemeinwohl dienende Instanz“. Die Grundlinien eines „Neuen Städtebaues“ (also nicht nur eines „Nachmodernen“) müssten also mit funktionalen, grundsätzlichen Prinzipien entworfen werden: Zentrierung ja, aber auch Komprimierung, Kompaktheit, Komplexität, Dehnung und Kommunikation. Und nicht zuletzt auch „Fragmentierung“. Die Vorstellung einer Stadt als Region eines neuen „artificialen Innenraums“, der sich nicht nur auf den Zentrumsumbau reduzieren lässt, ist notwenig, will man den Zentrumsumbau angemessen erfassen. Es ist sicher angemessen zu fordern, wie schon einmal am Ende des 19. Jahrhunderts, dass „Ästhetik als Erkenntnisform und Lösungsstrategie [wieder] Einzug in den Städtebau halten“ muss (W. Christ), doch nur zu lernen „that regeneration has to be designed“ (R. Rogers) genügt nicht, um die Komplexibilität einer Gestaltung von Gesellschaft als „räumlichen Freundschaftsvertrag zu begreifen“. Schon 1960 schrieb Jane Jacobs vom „organize complexity“. „Raumcodes“, wie es modern heißt, bedürfen nicht nur bildnerischer, sondern auch der historischen und sozialen, urbanistischen Planungsphilosophie, die ihr zugrunde zu liegen sind.

All diese Forderungen eines umfassenden neuen Städtebaus münden dementsprechend in dem sehr alten Stadtparadigma einer bürgerchaftlichen Verantwortung für den gebauten Raum, der Transformation von Zentrum und einer durch Jahrhunderte gewachsener Bürgerstadt zur Bürger-Stadt-Region als neuer komplexer Organisation von Stadt als Zentrum europäischer Kultur und Wissenschaft. Und dabei genügt der Schlachtruf (so 1975 formuliert) der CEU-Kampagnen „a future for our past“ nicht. Diese Überzeugungen scheiden zu viel allgemeine Stadt-Geschichte und Stadt-Bau-Geschichte, vor allem in ihren düsteren, verhärteten Traditionen, die nicht ins Bild der „Renaissance der Mitte“ passen, aus. In dieser Sicht werden zu viel Chancen und zu wenig Risiken gesehen, sie glaubt mit einer städtebaulichen Reformbewegung gegen den Verfall, unter Ausschluss der

sozialen Bindungen und der Konzentration auf die Sicherheits- und Lifestylesehnsüchte einer wenig differenziert betrachteten Mittelschicht auszukommen, maßgeschneidert den körperlichen Bewegungen eines Menschen“ entsprechen zu können mit „der äußerst möglichen Verbindung“ von Vielfalt, Konsum und Nähe unter Nichtbeachtung von Armut, Not und prekärer Unsicherheit.

Das von Harald Bodenschatz herausgegebene voluminöse, gut dokumentierte Buch „Renaissance der Mitte“ ist sehr verdienstvoll für die Aufarbeitung der städtebaulichen Nachmoderne zweier - sehr unterschiedlich zu beurteilender - europäischen Metropolen: die Worldcity London und Berlin, die angemaßte europäische, aber doch nur deutsche, dazu noch isoliert gelegene Großstadt: Das Buch überzieht aber seinen Anspruch, allgemeingültig gegen den „Modernen Städtebau“ die Merkmale des „Nachmodernen Städtebaus“ zu belegen. Die Analyse der „Renaissance der Europäischen Stadt“ zu analysieren bleibt weiterhin ein Desiderat oder wie es Harald Bodenschatz am Ende des Buches notiert: „Für all diese Aspekte bedarf es weiterer systematischer Untersuchungen“. Für all die Aspekte des Zentrumsumbaus im Zeichen der Nachmoderne der beiden Städte London und Berlin ist ihm allerdings sehr zu danken.

*Helmut Böhme, Darmstadt*

Vierteljahresschrift  
für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege  
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

**Heft 3/2007**

BAG - Verlag

Schwerpunkt:

# » Stadt und Planung in Italien

Herausgegeben von Ursula von Petz



# Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt  
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebessler,  
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

## Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) - PROF.  
DR. AUGUST GEBESSLER (Geschäftsführer der  
AG Die alte Stadt e.V.).  
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,  
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.  
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS  
GESTRICH, Deutsches Historisches Institut,  
London - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,  
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und  
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie  
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,  
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof.  
Dr. Rainer Jooß, Esslingen - PROF. DR. URSULA  
VON PETZ, RWTH Aachen - VOLKER ROSCHER,  
Architektur Centrum Hamburg - PROF. DR.  
JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg - PROF. DR.  
DIETER SCHOTT, TU Darmstadt, Institut für  
Geschichte - PROF. DR. HOLGER SONNABEND,  
Universität Stuttgart, Historisches Institut.

## Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die  
Redaktionsadresse erbeten:  
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.  
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.  
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de  
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-  
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden  
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

## Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

## Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-  
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- 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 Verlag oder der Redak-  
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-  
gangen sein.

## Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),  
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.  
Tel.: 07151/2766-45, Email: [info@bag-verlag.de](mailto:info@bag-verlag.de)  
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht  
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt  
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-  
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-  
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht  
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung  
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die  
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-  
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-  
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das  
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen  
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das  
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.  
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge  
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der  
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des  
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des  
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in  
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-  
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-  
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden  
Printed in Germany. ISSN 0170-9364  
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-015-9

## Stadt und Planung in Italien

Herausgegeben von Ursula von Petz

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Editorial von Ursula von Petz ..... | 179 |
|-------------------------------------|-----|

### **ABHANDLUNGEN**

|                                                                                                        |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ANNA LAURA PALAZZO, Denkmalpflege in Italien:<br>Gustavo Giovannoni und die historische Stadt .....    | 181 |
| KARIN RUTH LEHMANN, Die Planung einer Neustadt in Bozen<br>unter dem Faschismus .....                  | 191 |
| HEIKE MAYER / PAUL KNOX, Slow City oder Città lente: Ein<br>Zukunftsmodell der Stadtentwicklung? ..... | 205 |
| URSULA VON PETZ, Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien .....                                     | 221 |

### **REIHE STADTENTWICKLUNG**

|                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| HARALD BODENSCHATZ, Stadtentwicklung zum Beispiel: Turin.<br>Residenzstadt - Autostadt - und was nun? ..... | 231 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                      |     |
|----------------------|-----|
| <b>AUTOREN</b> ..... | 246 |
|----------------------|-----|

### **FORUM**

|                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| GUNTER STEMMLER, Zur Entstehungsgeschichte des Goldenen<br>Buches der Städte .....               | 247 |
| FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Ausstellungsbericht: Spectacular City.<br>Fotografie / Architektur ..... | 253 |

## **BESPRECHUNGEN**

|                                                                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| RÜDIGER BRAUN, Die älteste Rechnung des Bürgerspitals Würzburg<br>( <i>Immo Eberl</i> ) .....                                                                          | 256 |
| HOLGER REIMERS / JÜRGEN SCHEFFLER (Hrsg.), Das Hexenbürgermeister-<br>haus Lemgo ( <i>Max Plassmann</i> ) .....                                                        | 256 |
| CLAUS-PETER ECHTER, Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument<br>und kulturgeschichtliches Unternehmen ( <i>Dieter Martin</i> ) .....                            | 258 |
| PHILIPP SPRINGER, Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung<br>und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt<br>( <i>Andreas Ludwig</i> ) ..... | 258 |
| FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Museen und Stadtimagebildung. Amsterdam -<br>Frankfurt am Main - Prag. Ein Vergleich ( <i>Gudrun Christine-Schimpf</i> ) .....                 | 260 |
| MARTINA NUSSBAUMER, Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images<br>( <i>Anita Schlögl</i> ) .....                                                                   | 261 |

**Umschlagfoto:** Rom (Hans Schultheiß)

# Stadt und Planung in Italien

Editorial

von Ursula von Petz



Eine Ausgabe der „Alten Stadt“, die nur dem Land Italien gewidmet ist, erscheint zunächst ungewohnt. Planungsgeschichte und die Frage nach der Entwicklung alter Städte sind jedoch gerade in Italien sehr aktuell. Schließlich wurde in Rom die „Slow-Food-Bewegung“ und damit die Bewegung für die „città lente“ ins Leben gerufen. Man forderte Besinnung gegenüber urbaner Hektik, als im Herzen Roms eine Fast-Food-Kette hinter der Fassade eines historischen Palazzo am Piazza di Spagna Italiens Esskultur provozierte und bedrohte. Planer, Architekten, Intellektuelle und Liebhaber der kulinarischen Identität des Landes schlossen sich zusammen, um einem weiteren Unwesen dieser Art gegenzusteuern. Inzwischen ist die „slow food“-Bewegung auch über Italien hinaus längst etabliert. Der Wunsch nach Originärem gegenüber weltweit verbreiteter einheitlicher Nahrungsmittel setzt sich allenthalben durch.

Doch nicht nur aktuell die Ausbreitung der „slow food“-Bewegung war Anlass, dieses Heft Italien zu widmen. Es bot sich auch an, gerade im Bereich der Stadterneuerung auf die Pionierleistung Italiens mit den Fällen von Neapel und Rom im 19. sowie mit Bologna im 20. Jahrhundert hinzuweisen und in Erinnerung zu rufen, in welchem Maße Planungsverfahren und Themen in Deutschland zumindest zeitweise durch Praktiken und Erfahrungen in Italiens Planungskultur beeinflusst waren. Und umgekehrt war wiederum auch die Planungsinitiative für das im Niedergang befindliche Ruhrgebiet, die der „Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscherpark“ für die Konzeption italienischer Planungsansätze von vorbildhafter Bedeutung. Somit geht es in erster Linie um den fachlichen Dialog zwischen beiden Ländern, dessen Thematisierung hier von Interesse ist. Das Ergebnis, so ist zu hoffen, könnte weitere, ähnliche „Initiativen“ befördern.

Vorangestellt ist ein Beitrag von **ANNA LAURA PALAZZO** über Gustavo Giovannoni (1873-1947), Architekt, Planer, Architekturhistoriker und Autor, der sich vielseitigen Themen gewidmet hat. Ausgebildet in Rom als Architekt und Städtebauer war er einer der Initiatoren bei der Gründung der ersten Architektur-Abteilung in Rom und ein wichtiger Förderer dieser damals jungen Disziplin. Aufgrund des enormen

Stadtwachstums als Folge der Industrialisierung beschäftigte ihn zunehmend die Frage nach dem Umgang mit der alten Stadt, die den Standards der Moderne nicht mehr genügte und somit ökonomisch und sozial ihren zentralen Status gegenüber den Stadterweiterungen zu verlieren drohte.

Die städtebaulichen Zielsetzungen im italienischen Faschismus erläutert **KARIN RUTH LEHMANN** anhand des Umbaus und der Erweiterung der Südtiroler Stadt Bozen, die unter Mussolini als „Grenzstadt“ ausgebaut und mit einer für diese Region ungewohnten Monumentalität versehen wurde. Auf diese Weise wurde einer in lokaler Bauweise gestalteten Stadt ein architektonischer Stempel mit der Intention aufgedrückt, durch die Architektur des Stadtbildes die Stadt auch politisch in den neuen faschistischen Staat zu integrieren.

**HEIKE MAYER** und **PAUL KNOX** stellen die Frage, ob die neueste Tendenz zur „slow city“, zur „città lente“, das Zukunftsmodell einer verträglichen Stadtentwicklung sein kann - einer neuen städtischen Lebensform, die verkürzt auch unter dem Label der „slow food“-Bewegung subsumiert wird. Ziel dieser in Italien ins Leben gerufenen Bewegung ist es, der Globalisierung eine urbane Politik entgegen zu setzen, die lokale Ökonomien fördert und in den lokalen Identitäten, die durch „bodenständige“ Bauweisen, lokale Lebenskultur und die Herstellung eigener regionaler und lokaler Produkte bestimmt werden, auf humane und urbane Weise eine lokale Eigenständigkeit zu erzeugen, die die zukünftige Entwicklung vor Ort stabilisiert und trägt.

Die Reihe dieser Beiträge endet mit einer Übersicht über die Entwicklung der Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien seit Beginn des Industriezeitalters. Es mag manchmal scheinen als wäre Planung in Italien machtlos, gleichwohl verfügt das Land - wie **URSULA VON PETZ** in ihrem Beitrag zeigt - über eine sehr lange Planungstradition sowie ein überaus differenziertes Planungssystem, dem in hohem Maße intensive planungstheoretische Diskurse und Denkweisen zugrunde liegen.

**HARALD BODENSCHATZ** befasst sich innerhalb der Zeitschriftenreihe „Stadtentwicklung zum Beispiel...“ mit der ehemaligen Residenz- und späteren Industriestadt Turin, die in den vergangenen Jahren, insbesondere jedoch mit Hilfe der Olympischen Winterspiele im Jahr 2006, ihre Erneuerung inszeniert hat; ein Verfahren, das mittlerweile die „klassische“ Stadterneuerung weitgehend ablöst. Beschrieben wird die Strategie dieser Stadt, die nach der Schließung der FIAT-Werke wieder an ihre internationale Position anknüpfen konnte, indem sie neben dem groß angelegten Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur auch in Zukunft auf die Durchführung von Großereignissen setzt.

*Esslingen am Neckar / Dortmund*  
August 2007



Anna Laura Palazzo

## **Denkmalpflege in Italien: Gustavo Giovannoni und die historische Stadt**

*Als die Architektur der fünfziger Jahre das Problem  
der historischen Städte in die Hände nahm,  
hat sie der Charta von Athen die Schulter gezeigt  
und sich wieder Giovannoni zugewandt.*

M. Tafuri

### **1. Vorbemerkungen**

In vielerlei Hinsicht ist die historische Stadt wieder Gegenstand der Forschung geworden. Der Glaube jedoch, dass sie noch als eine Einheit anzusehen sei, stellte sich dabei zumeist als Mythos heraus. Die historische Stadt war in eine Krise geraten, zu einschneidend war die Vielfalt gewaltiger Veränderungen. Nach Jahren der Vernachlässigung lässt sich entgegen verschiedenen Ansätzen und methodischen Auffassungen, mit denen Umbau-, Neubau-, aber auch Wiederherstellungsmaßnahmen erfolgt sind, jedoch feststellen, dass das Interesse an der historischen Stadt wieder zugenommen hat. Dies lenkt auch den Blick zurück auf namhafte Persönlichkeiten, die in etlichen europäischen Ländern bereits in der Vergangenheit dazu beigetragen haben, wieder eine stimmige Vision einer zeitgemäß historischen Stadt zu entwickeln. Zu ihnen gehörte, was den Beitrag Italiens betrifft, Gustavo Giovannoni.<sup>1</sup>

Dieser Artikel hat zum Ziel, die theoretischen Grundlagen einer praktischen Denkmalpflege neu zu lesen sowie Eingriffe in die historische Stadt zu untersuchen, die in Zusammenhang mit der Tätigkeit Gustavo Giovannonis (1873-1947) stehen. Dies soll im Licht der Dialektik zwischen Kontinuität und Diskontinuität geschehen - Begriffe, die, obgleich sie zueinander in Widerspruch stehen, manchmal auch eine Synthese bilden können. Dabei geht es um das Verhältnis von Altem und Neuem oder um das Bedürfnis nach Erinnerung und dem Verlangen nach innovativen Projekten. Beides manifestiert sich in urbanen Formen und urbaner Substanz, in den Formen der Kon-

1 Vgl. den Nachdruck; in Italien hrsg. von F. Ventura, Città Studi Edizione, Milano 1995 sowie die französische Übersetzung von C. Tandille, Paris 1998; zur Rolle Giovannonis in der italienischen Planungskultur vgl. F. Choay, L'allégorie du patrimoine, Paris 1992; G. Giovannoni, Dal capitelletto alla città, Milano 1997.

struktion, im Maßstabswechsel vom Kleinen ins Große, in kleinteiliger Wiederherstellung oder in einer Großmaßstäblichkeit des Städtebaus. In diesem Kontrast zwischen Pflege der Erinnerung und der Konfrontation mit neuen Projekten lässt sich eine kongeniale Ambivalenz feststellen: „Es gibt weder völlig alte Städte, ebenso wenig wie es völlig neue Städte gibt.“ Diese Sichtweise wird sowohl in Giovannonis Veröffentlichungen wie in seiner Haltung beim Entwerfen deutlich. Die Frage der Erhaltung der historischen Stadt basiert im Wesentlichen auf dem, was er in zwei seiner grundlegenden Veröffentlichungen zusammen gefasst hat: in „Vecchie città ed edilizia nuova“ (Alte Städte und Neues Bauen, 1931)<sup>2</sup> und „Restauro“ (Das Restaurieren; 1936).<sup>3</sup> Man würde jedoch Giovannoni als Person und Fachmann nicht gerecht werden, wenn man nicht auch auf sein kulturelles und humanes Engagement verweisen würde sowie auf seine Intellektualität und seinen weit gespannten disziplinären Theorienansatz. Letzterer war von großer Präzision geprägt und berücksichtigte stets auch die Dimension des „Machens“ im Rahmen einer hohen professionellen Praxis. Diese reichte, um Einfluss zu nehmen, von der Formulierung von Gesetzestexten bis hin zu Reformvorschlägen für das Universitätsstudium, um die Bedeutung der Architekten zu stärken.<sup>4</sup>

## 2. Denkmalpflege und Stadt

Das Gebiet der Denkmalpflege, dem der Beitrag „Il restauro dei Monumenti“ in der *Enciclopedia Italiana* gewidmet ist, wird von Giovannoni mit der ihm eigenen Nachdrücklichkeit verfolgt: „Diesem Gegenstand (der Restaurierung des Bauwerks) entspricht auf der einen Seite die italienische Gesetzgebung auf dem Gebiet der Architektur und der Kunst, deren Aufgabe es ist, nicht nur die großen Monumente einzubeziehen, wenn es um präzise Normen für den Schutz von Objekten öffentlicher wie privater Kunst festzulegen gilt, sondern auch kleinere und kleine Gebäude sowie Anlagen von erheblichem historischen oder künstlerischem Wert und deren Umfeld zu berücksichtigen.“

2 G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino 1931.

3 G. Giovannoni, *Restauro*, in: *Enciclopedia Italiana*, 1936; die verwendeten Argumente stammen aus G. Giovannoni, *Il Restauro dei Monumenti*, Roma 1945.

4 In den vielen Jahren, in denen Giovannoni gewirkt hat, wurden bereits viele Themen in das urbanistische Instrumentarium übernommen – so auch das Verfahren, durch die Dezentralisierung von Stadtteilen das Modell des üblichen konzentrischen Stadtwachstums zu modifizieren, um das historische Zentrum entlasten. Dabei handelte es sich um einen thematischen und hypothetischen Ansatz, der in der europäischen Debatte bereits weitgehend präsent war, aber durch Giovannonis Art der Ausarbeitung in der Kombination der Konzepte und theoretischen Ansätze zweifellos einen eigenständigen Beitrag zur Definition dessen leistete, was man als italienische Art verstand, „modern“ zu sein; Vgl. A. Belli, *Immagini e concetti nel piano. Inizi dell'urbanistica in Italia*, Milano 1996, S. 42-42. Auf der Ebene der Ausbildung ist Giovannoni Anerkennung zu zollen, weil er die Denkmalpflege als akademisches Fach auch außerhalb der Kunstgeschichte in den Architekturschulen als künstlerische und wissenschaftliche Disziplin eingeführt hat.

Zwischen einem Verständnis von Denkmalpflege in Sinne Ruskins, das jede Maßnahme ausschließlich auf das Objekt selbst bezieht und einer architektonischen Auffassung nach Viollet-Le-Duc, die in den Bauwerken die künstlerische Seite sieht und insbesondere die Einmaligkeit in ihrem Verhältnis zwischen Proportion und Stil, und die zudem, im äußersten Fall, die Herleitung der „Wiederherstellung [...] als willkürlich und falsch“ kennzeichnet, fordert Giovannoni einen dritten Weg: Bei einer „wissenschaftlichen“ Restaurierung, die sich auf die Lehre von Camillo Boito bezieht und die das Bauwerk als Dokument versteht, ist es erforderlich, dass Hinzufügungen „präzise dokumentiert werden und Datum und Stempel aufweisen müssen“.<sup>5</sup> Darüber hinaus sollen bei der Wiederherstellung der ursprünglichen Form die Wahrung der Linien, der verschiedenen Materialien, der einfachen wie der profilierten Ornamente und des Schmuckes berücksichtigt werden, um den Effekt einer Synthese zu erzeugen, ohne eine genaue Nachbildung vorzutauschen. Als klassisches Beispiel diente die Restaurierung des Titusbogens, wie sie von Giuseppe Valadier ausgeführt worden war. Es galt, in die völlig neue Konstruktion neutrale Elemente zu integrieren, die das Werk zugleich auch modern erscheinen ließ, allerdings ohne dass dessen neue stilistische Formen eine völlige Harmonie erzeugten oder in schroffem Kontrast zum Bauwerk standen.

Weitere Unterscheidungen verdeutlichen den Geist Giovannonis, etwa die Differenzierung nach „toten“ und „lebenden Monumenten“ gemäß der Theorie Alois Riegls.<sup>6</sup> Diese unterschied zwischen einer rein archäologischen Restaurierung und einer Restaurierung, in der die Funktionalität des baulichen Organismus mit dem Ziel wieder hervorgehoben wird, dass die Nutzung „nicht weit von der ursprünglichen Bestimmung“ entfernt sein sollte. Riegl unterschied auch zwischen einfachen Restaurierungsmaßnahmen mit rein zur Sicherung dienenden Techniken, Wiederherstellungsmaßnahmen mit mengenmäßiger Begrenzung hinzugefügter Teile, Freilegungsmaßnahmen mit der Entfernung hinzugefügter Teile sowie Wiederherstellungsmaßnahmen, bei denen die Hinzufügungen dazu dienten, das Objekt in den Bestand zu integrieren oder es mit neuen Elementen zu verbinden.

Die hier dargelegten Prinzipien sind auch in die Formulierung der „Italienischen Denkmal-Charta“ des Jahres 1931 eingeflossen, für die Giovannoni der maßgebliche spiritus rector war.<sup>7</sup> Besondere Aufmerksamkeit zollten die Grundsätze dieser Charta

5 Vgl. C. Boito, *Questioni pratiche de belle arti* (Praktische Fragen in den Schönen Künsten), Milano 1893.

6 Vgl. A. Riegl, *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung*, in G. La Monica, Alois Riegl. *Scritti sulla tutela e il restauro*, Palermo 1982.

7 Die Charta, erstellt durch den Obersten Rat der Schönen Künste (*Consiglio Superiore per le Antichità e Belle Arti*), wird unter dem Titel „Richtlinien für die Restaurierung von Monumenten“ im Januar 1932 im „*Bollettino d'Arte*“ mit den Zielen veröffentlicht, „eine Einheitlichkeit in den Methoden“ und „Kriterien für die Aufstellung von Restaurierungsmaßnahmen“ herzustellen („*favorire la unificazione dei metodi e dei criteri d'intervento*“).

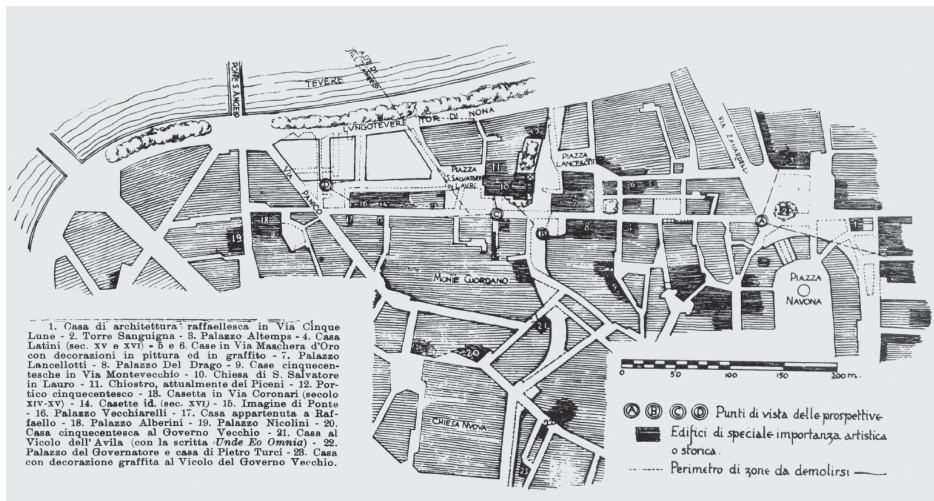


**Abb. 1:** Gestaltungsvorschlag Giovannonis für die Via Coronari und Umgebung (Rom) mit dem Ziel, den historischen Gebäudebestand insgesamt zu erhalten einschließlich des einfachen historischen Baubestands (A-D: Blickpunkte; dunkle Flächen: Gebäude von besonderem künstlerischen und historischem Wert; gepunktete Linien: zum Abriss vorgesehene Gebäude), aus: G. Giovannoni (s. A 2).

dem jeweiligen Kontext eines Monuments. Artikel 5 forderte als Prinzip, alle Elemente mit künstlerischem oder historischem Erinnerungs-Charakter ohne den Wunsch nach stilistischer Einheit zu erhalten, jedoch unter Berücksichtigung der spezifischen Umgebung, in der sich das Objekt befindet. Weder durch eine ungünstige Heraus- oder Alleinstellung, noch durch die Errichtung von Neubauten in direkter Nachbarschaft sollte das Objekt in Proportion, Form und Farbe beeinträchtigt werden. Für den Restaurator selbst wurde die Sensibilität eines Städtebauers eingefordert. Dieser interdisziplinäre Ansatz und diese „transculturalität“ innerhalb des Urbanen erforderten eine methodische Kontinuität, die dem Bewertungsprozess und allen folgenden Maßnahmen vorausgeht: eine wissenschaftliche Methode, die sich bei der „historischen Instanz“ rückversichert, sich der Stadtlandschaft innerhalb der gebauten Stadt verpflichtet sieht und sich dazu zwingt, jedem Versuch der Wiederherstellung oder der Einhaltung eines „einheitlichen Stils“ zu entsagen.

Zum „Anblick (volto) der Stadt“ gehört das gesamte städtische Umfeld, es ist Hintergrund für die grundsätzlichen Bedürfnisse einer Stadt, man kann sogar sagen, dass „in vielen Städten das gesamte Ambiente das Umfeld, den Charakter des Monuments bestimmt“. Diese Sichtweise Giovannonis ist zweifellos Camillo Sitte geschuldet, der morphologische Studien der historischen Stadt gefordert hat, sowie Charles Buls', der zu der gelungenen Formulierung von der Stadt als „lebendiger Organismus“ beigetragen hat.

Von hier ist allerdings der Schritt zum „Ambientismus“, zur Einpassung in die Umgebung nicht weit - etwa in Form einer „einheitlicher Einfärbung“ der Stadt als Ge-

genhaltung zum Auslichten oder in Form von „Entkernungsmaßnahmen“ wie der Niederlegung von Elendsvierteln oder überfüllten Altstadtquartieren. In diesem Zusammenhang formulierte Giovannoni:

*„Es bedarf nicht der regelmäßigen Einheitlichkeit neuer Straßen, sondern der unregelmäßigen Erweiterung: Hier und da der Abriss eines Hauses oder einer Häusergruppe sowie die Gestaltung eines kleinen Platzes oder Gartens, dann verengt sich die Gasse, um sich kurz darauf wieder zu weiten, um durch diese Bewegung räumliche Varianten zu erzeugen und durch Kontraste Effekte vom Typ eines gebauten Organismus zu schaffen, der auf diese Weise in seinem gesamten Charakter ein künstlerisches Ambiente darstellt. Abgesehen davon, dass man auf diese Weise dem einen oder anderen Sonnenstrahl den Weg bereitet, öffnet man auch neue Blickwinkel und die eng aneinander gebauten alten Häuser erhalten mehr Luft. Mit anderen Worten, die Methode besteht darin, kleinteilig abzureißen und die Bausubstanz nur geringfügig oder gar nicht zu ergänzen, um damit die Einführung neuer Elemente, die mit der Substanz sowieso nicht harmonieren würden, auf ein Minimum zu reduzieren. Die entsprechenden Gebiete wählt man unter denen, die sich hierfür am besten eignen: Gebiete, die sowieso kaum von Bedeutung sind, keinen repräsentativen Straßengrundriss aufweisen, Gebiete, in denen man jene Altstadtinseln freilegt, die überfüllt und verfallen sind; man betont Perspektiven und visuelle Qualitäten, indem man die größeren Monumente oder die charakteristischen Gruppen von kleineren Häusern aufwertet.“<sup>8</sup>*

Die städtebauliche Komposition besteht aus einem Dialog von Geschlossenem und Offenem, von Gebautem und Raum; sie besteht ferner aus einer kontrollierten Regie dieser Kontraste, ohne jedoch auf den Effekt der Überraschung zu verzichten; die „Mimik“ ist feinfühlig, das „Neue ist in das Alte eingepasst“, indem es eine bewusst „neutrale“ Formsprache benutzt oder eine Sprache, die man sich „neutral“ wünscht, es sei denn dass ein „offener“ Dialog zwischen modern und alt unmöglich ist. Das alles erscheint zwar künstlich und weit entfernt von spontanen Prozessen des Konstruierens einer Vergangenheit, auf die sich der Autor beruft. Aber letztlich liegt hier auch der Grund für den Abriss von Gebäuden, bei denen jede ästhetische Bewertung außer Acht gelassen werden kann, da deren Zustände in hygienischer oder sanitärer Hinsicht meist untragbar geworden sind, zusätzlich verstärkt etwa durch eine hohe Bewohner- und Besiedlungsdichte, wie die Beispiele in Rom (Quartiere Rinascimento), in Siena (Quartiere al Salicotto) und in Florenz (Quartiere Santa Croce) zeigen.

In dem Teil, der den „Großen Städten“ gewidmet ist, drückt sich der Dualismus zwischen Erhalt und Wandel in der Differenzierung des ästhetischen Konzepts besonders deutlich aus. Die Ästhetik der „Verschiedenheit und des Pittoresken“ ist Teil des Inneren der Stadt und steht in Verbindung mit der Tradition des Figurativen, das in der alten

8 G. Giovannoni (s. A 2), S. 249. Der Text nimmt Bezug auf den Beitrag „Il diradamento edilizio dei vecchi centri. Il quartiere della Rinascenza in Roma“ (Altstadtkernung. Das Renaissance-Quartier in Rom), in: „Nuova Antologia“, Nr. 997, Juli 1913.

Stadt „durch zahlreiche Meisterwerke der spontanen (anonymen) oder professionellen Baukunst zum Ausdruck kommt, woraus man wichtige Lehren ziehen kann“. Resultat ist eine moderne Ästhetik, die im Gebrauch der Stadt als eine Art „Film“, als prägender visueller Eindruck, erscheint: „Große kontinuierliche Freiräume werden durch monumentale Sichtachsen verbunden, durch gerade Straßen oder zumindest leicht gebogene, mächtige Kurven. Große, offene Plätze eignen sich als Bewegungsräume. Auch die Regelmäßigkeit und die Symmetrie der Linien charakterisieren eine Stadt – etwa hinsichtlich der Höhe ihrer Gebäude oder einer Architektur, bei der die Bedeutung vorrangig auf der Fassadengestaltung der Erdgeschosszone liegt, indem die Linien der Schaufensterrahmen der Geschäfte in besonderem Maße Aufmerksamkeit auf sich ziehen und die oberen Geschosse weniger Beachtung finden. In diesem Zusammenhang forderte Giovannoni auch eine sinnvolle architektonische Ordnung aller neu auf die Straße eindringender Elemente, die der Städtebau bisher mehr oder weniger ignoriert hatte:

*»Die Laternen und die Lampen, die Elektrizitätsmasten, die überdachten Trambahnhaltestellen, die Plakate, die Trambahnen und Autobusse, und nachts die helle Beleuchtung durch die Straßenlaternen und andere feste Lichtquellen sowie die Lichter des Verkehrs, weißes Licht und bunte Lichter - schöne ästhetische Mittel, unersättlich in ihren Effekten, denen die Moderne Rechnung trägt - sie sollten die Elemente dieser urbanen Ästhetik sein.«<sup>9</sup>*

Im Entwurfsplan scheint Giovannoni eine Art dialektischer Materialismus anzuwenden, wobei „Alte Städte“ für These und „Neubau“ für Antithese stehen. Als Synthese gilt ihm sodann die „vollwertig integrierte neue Stadt“, die dem Ziel gefolgt ist, das städtische Erbe physisch zu erhalten.

### 3. Erhaltung und Planung: zwei Aspekte der gleichen Frage

Auch innerhalb der Gesetzgebung der Denkmalpflege war Giovannoni ein unermüdlicher Protagonist der italienischen Szene. Er vertrat eine Position, die Italien mit Frankreich teilte, indem sie dem Maßstab der begleitenden Umgebung jenen Schutz gewährte, der durch das Monument selbst vorgegeben wird und der sich generell in der Kategorie der erhaltenden Erneuerung ausdrückt. Seine Position vertrat „indirekte“ Maßvorgaben, etwa Begrenzungen des Umbaus der Wohnsubstanz oder der Bebauung der direkten Umgebung. Frankreich und Italien gaben gleichermaßen Regeln zur Kontrolle eines Rahmens vor, der das Umfeld dauerhaft schützen soll. Diesen galt es zu kodifizieren, um dadurch das Volumen visuell störender Eingriffe zu begrenzen.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> G. Giovannoni (s. A 2), S. 122.

<sup>10</sup> Vgl. F. Ventura (s. A 1), S. XXX; vgl. auch E. Bonfanti, Architettura per i centri storici (Bauen für Alte Städte), in: „L'intervento pubblico nei centri storici. Problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici“ (Öffentliche Erneuerungsmaßnahmen in historischen Zentren. Soziale, juristische, öko-



Dort jedoch, wo in Frankreich eine von der baulichen Umgebung abgeleitete Herangehensweise schrittweise gesetzlich verankert wurde, indem innerhalb eines Umkreises von 500 m um die unter Schutz gestellten Denkmäler sog. „abords“ festgelegt wurden, hatte man in Italien versucht, eine Maximalregelung durch vorab definierte Vorschriften zu vermeiden.<sup>11</sup> Vielmehr wurde besondere Vorsorge getroffen, um die Sichtbarkeit des Schutzgutes zu wahren.

Der Beitrag Giovannonis, Mitglied der Gesetzgebungskommission für das Gesetz vom 1. Juni 1922 no. 778 zum „Schutz der Schönheiten der Natur sowie der Bauten von besonderem historischen Wert“ erscheint entscheidend: „Im Fall von Neubau, Rekonstruktionen oder der Umsetzung von Bebauungsplänen können Abstand, Maße und andere erforderliche Normen behördlich vorgeschrieben werden, sofern Neubaumaßnahmen nicht den Anblick und die Wahrnehmung der Gesamtansicht beeinträchtigen.“ (Art. 4).<sup>12</sup>

Mit der Einführung der Kategorie der „Schönheiten der Natur“ erscheint der Schutzgegenstand einer ungenauen Definition unterworfen zu sein, deren Wirkung unbegrenzt erweiterbar ist: Nicht nur materielle Güter wie Baudenkmäler, die leicht identifizierbar, katalogisierbar und mit Auflagen zu versehen sind, unterliegen Schutzvorschriften, sondern auch vielgestaltige, ideelle Güter wie pittoreske Ensembles und Blickpunkte, Teilstücke einer historischen Bebauung oder Orte, die durch ein von Menschenhand geschaffenes Werk von besonderer Schönheit sind. Insofern betonte dieses Gesetz bereits das Prinzip der notwendigen Erweiterung der Schutzvorschriften von Einzelbauten auf typische Stadtansichten oder andere Ensembles, die „in einem außergewöhnlichen Verhältnis zur traditionellen Umgebung von Orten“ stehen.

nomische, architektonische und technische Fragestellungen), in: Edizioni di Edilizia Popolare, 1974, S. 35-56.

Die ersten theoretischen Debatten über die Entwicklung der Stadt ergaben sich bei den Überlegungen zur Überarbeitung des Bebauungsplanes für Rom zusammen mit Marcello Piacentini. Die Aussage des letzteren, „lassen wir die alte Stadt, wie wir sie vorfinden und bauen wir die neue woanders!“, verbindet seit 1920 Entwurf und Erstellung jenseits der Grenzen des Piano regolatore, wofür die ausgedehnten Neubau-Quartiere der Gartenstädte Aniene und Garbatella die ausgeprägtesten Beispiele sind.

- 11 In Frankreich bestätigt das Denkmalschutzgesetz „Sur la protection des monuments historiques“ vom 31. Dezember 1913: „Solange ein Objekt sichtbar exponiert ist, kann ein gelistetes oder klassifiziertes Gebäude weder Gegenstand eines Neubaus werden noch ohne vorherige Genehmigung abgerissen, abgeholzt, oder so verändert oder umgestaltet werden, dass dessen Erscheinung verändert wird“. In Italien formuliert das „Gesetz für Denkmalschutz und Schöne Künste“ (legge per le antichità e belle arti) vom 23 Juni 1912: „An Orten, an denen sich Denkmäler oder bauliche Einrichtungen befinden, die unter dieses Gesetz fallen, können im Fall von Neubauten, Wiederaufbau oder im Falle der Durchführung eines Bebauungsplanes von der zuständigen Behörde Abstände, Abmessungen und andere notwendige Vorschriften erlassen werden, damit die neuen Maßnahmen weder die Sicht noch die Lichtverhältnisse, die für die Denkmäler erforderlich sind, beeinträchtigen (Übers. U. von Petz).
- 12 Vorgesehen im Städtebaugesetz (*Loi d'Urbanisme*) von 1943, das im Falle Frankreichs eine besondere Bedeutung hat hinsichtlich des Wiederaufbaus städtischer und auch altstädtischer Stadtviertel, die durch Bombardierung zerstört worden waren.



Giovannoni war es ein großes Bedürfnis, Willkür von Einzelfallentscheidung zu vermeiden. Dazu zählte auch die Möglichkeit, die Rechte der Eigentümer an ihren Objekten zu begrenzen. Vorgaben für Schutz und Bewertung sollten zudem auf einer Basis erfolgen, die es ermöglichte, dass die Verfahren in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in den Regionen durchgeführt werden konnten. Dies erschien ihm wichtig für die Aufstellung eines sinnvollen und brauchbaren Landschaftsplanes, der einerseits Erhaltungsmaßnahmen und Veränderungen regelte und andererseits auch die Bedürfnisse der Gegenseite bilanzierte. Auf diese Weise wurde durch die Planung sowohl eine Zonierung als auch ein Bauordnungsschema analog zu jenen Maßgaben stabilisiert, die auch bei den städtischen Bebauungsplänen angewandt wurden.

Die Debatte setzte sich bis ins Jahr 1939 fort und führte zu zwei substantiell sich ähnelnden Maßnahmen, die darauf abzielten, zum einen die einschlägigen anfallenden handwerklichen Prozesse unter dem historischen, dem dokumentarischen sowie dem künstlerischen Aspekt zu behandeln und zum anderen hinsichtlich der Naturgüter und des historischen Erbes noch mehr auf eine Landschaftsgestaltung Bezug zu nehmen.

Wenn das Verfahren der Unterschutzstellung sozusagen zweifach bestimmt wird - unter anderem durch eine bewusste künstliche Unterscheidung zwischen „gewollter Schönheit“ und „natürlicher Schönheit“ -, dann trifft Giovannoni innerhalb der zweiten Kategorie abgesichert durch das Gesetz no. 1497 eine Unterscheidung zwischen „Panorama-Blick“ als Blick von innen nach außen (in die Ferne), von einem Weg hin zu den einzelnen Blickpunkten einer schönen Aussicht (eines belvedere) sowie dem Rahmen eines Panorama-Blicks, einem Blick von draußen, bei dem man als Objekt die Region selbst in ihrem charakteristischen Erscheinungsbild wahrnimmt. Im ersten Fall besteht die Lösung darin, Punkte und Linien der Aussicht zu identifizieren und die Ränder des Sichtbaren zu begrenzen, in denen der Blick erhalten werden muss; es gilt dafür zu sorgen, dass innerhalb dieser extremen Abgrenzungen – festgelegt durch Zenith und Azimut - keine Bauten oder andere artifizielle Barrieren entstehen. Noch komplexer ist die Frage des Panorama-Bildes; und hier greift die volle Wirkung des Landschaftsrahmenplanes (*piano regolatore paesistico*), dessen Aufgabe es ist, Zonen der Bebauungsdichte festzulegen<sup>13</sup>.

Giovannonis Bewusstsein über die Beziehungen zwischen Landschaft und Stadt war - hinsichtlich „Ästhetik“ und „Tradition“, wie es im Gesetz heißt – besonders ausgeprägt. Wie galt es Konflikte zu lösen, wenn eine Anlage von Ferienhaussiedlungen den Erhalt reizvoller landschaftlicher Panoramen gefährdete? Hier führte Giovannoni ein ähnliches Kriterium ein wie jenes, das er schon für Maßnahmen in den Altstädten vorschlug, nämlich möglichst traditionelle Formen zu verwenden sowie Neubauten mög-

13 Es handelt sich dabei um die Gesetze no. 1089 „*Tutela delle cose di interesse artistico o storico*“ (Schutz von Objekten von künstlerischem oder historischem Wert) sowie um das Gesetz no. 1497 „*Sulla tutela delle bellezze naturali*“ (Über den Naturschutz) aus dem Jahre 1939.

lichst nicht störend und kleinteilig einzufügen. Ist in der Stadt Wachstum notwendig, ist der Schutz dem Städtebau und der Stadtplanung anvertraut; der Schutz landschaftlicher Freiräume hingegen obliegt einer Landschaftsarchitektur. Giovannoni vertraute der Fähigkeit und Möglichkeit, eine Ästhetik der modernen Stadt zu begründen, welche auch die Fragen der Vegetation und der Gärten berücksichtigte. Vorstellungen dazu fand er vor allem bei den englischen Planern, denen es gelang, eine Beziehung zwischen der fortschreitenden Urbanisierung und einem natürlichen Umfeld zu erzeugen.<sup>14</sup>

Die Entdeckung neuartiger Beziehungen zwischen Stadt und Land sind bei Giovannoni thematisch bereits ebenso gegenwärtig wie in der zeitgenössischen Debatte. Seine Beiträge zur Vorbereitung des Städtebaugesetzes von 1942 sind einflussreich, weit blickend und beschreiben die Stadt- und Landesplanung als eine kontinuierliche Aufgabe, die differenzierte Instrumente zur Umsetzung erfordert, intern jedoch einer einheitlichen Vision bedarf, die auch wirtschaftliche und soziale Fragen mit einbezieht.

#### 4. Fazit

In der unmittelbaren Nachkriegszeit ist das Erbe Giovannonis verkannt worden. Man bezichtigte ihn, wie vorherzusehen war, der Nachgiebigkeit und Verfügbarkeit gegenüber dem faschistischen Regime. Seinen ganzheitlichen Ansatz quitierte man mit dem Etikett der Oberflächlichkeit. Betrachten wir diese Aspekte jedoch mit etwas Abstand, könnte man dem Restaurator Giovannoni eine gewisse Unangemessenheit hinsichtlich seiner ästhetischen Sensibilität vorwerfen, die bei der Wiederherstellung figurativer Kunstwerke einer Veränderung über den historischen Bestand hinaus nicht zustimmte. Die Kritik an dem Städtebauer Giovannoni, der gleichermaßen distanziert war gegenüber Erneuerern wie Konservativen, die ihn der kreativen Armut anklagten,<sup>15</sup> entdeckte bald auch das Vage seiner schillernden Ästhetik zwischen Idealismus und Gestalt, zwischen einer Aktualisierung des Geschichtswertes und der Psychologie der Wahrnehmung. Giovannonis auf monumentale Einzelbauten und historische Altstädte bezogener Gedanke der „bühnengleichen Gestaltung“ scheint heute jedoch Gegenstand einer erkennbaren Aufwertung zu sein, wenn es darum geht, Geschichte und Gestalt heterogener Objekte in Wert und Bedeutung zu erkennen und innerhalb heterogener räumlicher Zusammenhänge ins Spiel zu bringen. Hier wird die Stimmigkeit zwischen der Lehre Giovannonis und den Vorschlägen der Gestalttheorie deutlich.

<sup>14</sup> Vgl. F. Ventura (s. A 1), S. XXVI-XXVII.

<sup>15</sup> Vgl. M. Di Mario, *Dagli anni del fascismo alla Repubblica. Contraddizioni e conflitti, avvicendamenti e revisionismi* (Von den Jahren des Faschismus zur Republik. Widersprüche und Konflikte, Wandel und Revision), in A.L. Palazzo (Hrsg.) *Campagne urbane. Paesaggi in trasformazione nell'area romana* (Das Land der Stadt. Römische Landschaften in der Transformation), Roma 2005. Zur Rolle Giovannonis in Rom vgl. S. Tintori, *Piano e pianificatori dall'età napoleonica al fascismo* (Plan und Planung von der napoleonischen Zeit bis zum Faschismus), Milano 1985.

Im Bereich der Denkmalpflege stellten sich Giovannonis so genannte „wissenschaftliche“ Prinzipien hinsichtlich der Restaurierung zwar als ungenügend heraus - insbesondere für den Wiederaufbau nach dem Krieg -, doch blieb die grundlegende Aneignung des historischen Respekts gegenüber dem Bauwerk, dem Monument, bis heute aktuell - verstanden als Verteidigung seiner Integrität gegenüber den Risiken falscher Restaurierungsmaßnahmen, stilistischer Sünden oder unverantwortlicher Abrissentscheidungen.<sup>16</sup>

16 Vgl. B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna* (Geschichte der modernen Architektur), Torino 1950 (Ausgabe 1994, S. 186).

## **Die Planung einer Neustadt in Bozen unter dem Faschismus**

### **1. Vorbemerkung**

Auf der aktuellen Internetseite des Verkehrsamtes in Bozen ist lediglich folgender Halbsatz zum baulichen Erbe der immerhin 21 Jahre währenden faschistischen Ära in Südtirol zu lesen: „Die Jahre des Faschismus bringen wesentliche Einschnitte in die landschaftlichen und die örtlichen Verhältnisse; die Industriezone wächst ungeordnet und übermäßig, neue Stadtteile entstehen, wobei darin die unverkennliche rationale Baustruktur hervorsticht.“<sup>1</sup> Offensichtlich ist hier das Bedürfnis der Autoren zu spüren, sich von dem baulichen Erbe der 1920er und 1930er Jahre zu distanzieren und im Sinne der touristischen Vermarktung Bozen als „kleine beschauliche Alpenstadt“ zu präsentieren.

Das bauliche Erbe des Faschismus ist jedoch auch heute noch in Bozen und der Provinz Südtirol präsent und Anlass zahlreicher Debatten in der Öffentlichkeit, wobei hier an erster Stelle das Siegesdenkmal zu nennen ist, auf das im späteren Verlauf des Artikels noch eingegangen wird.

### **2. Bozen im stadtbaugeschichtlichen Überblick bis zum Ersten Weltkrieg**

Nach dem Ersten Weltkrieg präsentierte sich Bozen in seinem gesamten Erscheinungsbild noch als mittelalterliche Stadt. Dieses Stadtbild war im besonderen Maße im frühen bzw. späten Mittelalter und in der Zeit von 1880 bis 1914 geprägt worden. Es waren immer Epochen, in denen sich Bozen wirtschaftlich weiterentwickelte und in denen ein erhöhter Flächenbedarf in der Stadt entstand. Bozen wurde zwischen 1160 und 1180 von den tridentinischen Bischöfen als Markt gegründet.<sup>2</sup> Aufgrund der günstigen geographischen Lage an einem die Alpen überquerenden Handelsweg entwickelte sich der Ort zu einem wichtigen Marktplatz, ausgestattet mit den Rechten des freien Handelsverkehrs. Der Kern der Stadt, umgeben von einer Stadtmauer und einem Graben, bestand zu diesem Zeitpunkt nur aus einer einzigen Straße, die in Ost-West Rich-

1 [www.bolzano-bozen.it](http://www.bolzano-bozen.it) (Februar 2007).

2 P. Rolf, *Storia di Bolzano*, Padua 1989, S. 13; Die Ortschaft „castrum Bauzanum“ ist seit Mitte des 8. Jh. dokumentiert und der Name entwickelte sich über Bauzano und Bozana zuerst in Bozan (1062) und schließlich in Bozen (1194).



**Abb. 1: Siegesdenkmal in Bozen.** Das 1928 fertiggestellte Denkmal war das erste bauliche Manifest des italienischen Faschismus in Bozen.

tung verlief. Entlang der Straße standen dicht nebeneinander gebaute Kaufmannshäuser, die typologisch als Laubenhäuser<sup>3</sup> bezeichnet werden. Das ursprüngliche Bozen hatte weder Plätze noch eine Kirche innerhalb der Stadtmauern. Es fungierte als reiner Handelsplatz und präsentierte sich mit seiner geschlossenen Bauweise als ein einziges „Bauwerk“ mit einer Länge von etwa 350 Metern und einer Breite von etwa 100 Metern. Die zweite Phase der baulichen Entwicklung Bozens wurde Anfang des 15. Jahrhunderts eingeleitet, als sich außerhalb der Stadtmauern im Norden die Franziskaner und der Deutsche Orden und im Süden die Kapuziner und die Dominikaner niederließen. Im späten Mittelalter erlebte die Stadt ihre Hochblüte. Jedoch mit der Umseglung von Gibraltar und der damit verbundenen Erschließung des Orients über die Nordseehäfen musste Venedig sein Monopol als wichtigster Handelsumschlagplatz für die Länder nördlich der Alpen abgeben. Der Brenner verlor seine Bedeutung als wichtige Handelsstraße, und Bozen wurde wieder zu einem eher wenig bedeutsamen Ort. So fand in der nachfolgenden Zeit in Bozen weder in wirtschaftlicher noch in städtebaulicher Hinsicht eine Entwicklung statt, die sich einschneidend auf das Stadtbild auswirken sollte. Unter Napoleon III. wurde Südtirol 1804-1813 kurzfristig annektiert und als

3 Diesen gotischen Häusertypus, der durch schmale Straßenfronten und sehr tief ins Grundstück hineinreichende Grundrisse gekennzeichnet ist, findet man im Süden von Venedig bis Bologna, im Norden bis Wasserburg/Inn.

„Dipartimento dell'Alto Adige“ mit Trient als Provinzhauptstadt Italien zugeordnet. Im Oktober 1813 kehrte Südtirol wieder unter die habsburgische Herrschaft zurück. Einen wichtigen Entwicklungsimpuls brachten Mitte des 19. Jahrhunderts der Ausbau der Eisenbahnstrecken und die damit verbundene Errichtung eines Bahnhofes in Bozen. Schon bald wurde die klimatisch begünstigte Region vom Tourismus entdeckt. Es entstanden Hotels, Promenaden, ein Kurhaus und Villen. Die massivsten städtebaulichen Veränderungen seit ihrer Gründung erfuhr die Stadt nachdem Südtirol 1918 italienisches Staatsgebiet geworden war. Im Rahmen dieses Artikels kann nicht detailliert auf alle baulichen Maßnahmen des faschistischen Regimes in Bozen und der Provinz Südtirol eingegangen werden,<sup>4</sup> sondern es wird exemplarisch jener Teilbereich der Neustadt betrachtet, wo im Bezirk um das Siegesdenkmal, die so genannte „Zona Monumentale“, das neue Stadtzentrum entstehen sollte. Der Vollständigkeit halber werden jedoch die unternommenen baulichen Aktivitäten des faschistischen Regimes skizzenhaft vorgestellt und in ihren Auswirkungen bewertet.<sup>5</sup>

### 3. Übersicht der zentralen baulichen Projekte des Faschismus in Südtirol

#### 3.1. Die „Bonifica Integrale“ in den Etschauen

Die Trockenlegung dieses Auengebietes sollte neue landwirtschaftliche Flächen schaffen und die Ansiedlung von italienischen Bauern aus Altitalien fördern. Das Ziel dieser Maßnahme war die „Eroberung des Bodens“ und die Italianisierung des von den deutschsprachigen Südtirolern dominierten Agrarsektors.

Die Durchführung der Bonifizierungsmaßnahmen in den Etschauen war das erste raumordnungspolitische Programm des Faschismus, das im Zusammenhang mit der systematisch betriebenen Italianisierungspolitik in Südtirol zu nennen ist. Sein klar formuliertes Ziel war die Veränderung der Bodenverhältnisse im landwirtschaftlichen Sektor zu Gunsten zugezogener Italiener aus den Altprovinzen. Die Absicht des faschistischen Regimes, den landwirtschaftlichen Sektor zu italianisieren, kam jedoch über einige Ansätze nie hinaus und konnte somit nicht nachhaltig verwirklicht werden. Die Hauptursachen für das Scheitern dieses Vorhabens lagen zum einen in der Ansiedlung landwirtschaftlich unzureichend qualifizierter „Coloni“, zum anderen in deren eingeschränkten Handels- und Entscheidungsbefugnissen in der Organisation ihrer Höfe, die durch eine ausgeprägte Abhängigkeit vom ONC<sup>6</sup> bedingt war. Darüber hinaus verhinderten die massiven Proteste der Ortsansässigen gegen die Enteignungsmaßnahmen eine Ausweitung der Bonifizierungsmaßnahmen in dieser Region.<sup>7</sup>

4 K. Lehmann, Städtebau und Architektur als Mittel der Kolonisation am Beispiel der Provinz Bozen, Promotion RWTH Aachen 2000.

5 Ebda.

6 ONC, Opera Nazionale dei Combattenti

7 Schließlich wurden weitere Enteignungsmaßnahmen im Rahmen der „Bonifica Integrale“ in Südtirol durch eine direkte Anweisung der Regierung aus Rom verhindert.

### 3.2. Die Errichtung einer Industriezone bei Bozen

Die ab 1935 in einem bisher landwirtschaftlich genutzten Gebiet der Gemeinde Bozen errichtete Industriezone hatte als oberstes Ziel, durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze die Voraussetzung für die konzentrierte Ansiedlung von Italienern in Südtirol zu erreichen. Darüber hinaus wurden hierdurch die traditionellen Wirtschaftsstrukturen massiv verändert. Durch die Gründung eines völlig neuen Wirtschaftssektors in dieser Region verschaffte sich der faschistische Staat in Südtirol ein Steuerungsinstrument für die „Colonizzazione interna“ und eine Kontrolle über das Finanzkapital. Die nicht nach wirtschaftlichen Kriterien angelegte Industriezone versprach weder aufgrund ihrer geographischen Lage noch durch lokal vorhandene Rohstoffe einen durchgreifenden Erfolg; dennoch führte sie den Zuzug Tausender italienischer Arbeitskräfte aus den italienischen Altprovinzen herbei, die dringend als Arbeiter in den Fabriken benötigt wurden. So entstand zwangsläufig eine erhöhte Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt. Es musste äußerst kurzfristig kostengünstiger Wohnraum für die „coloni“ geschaffen werden, und so wurde in den 1930er Jahren zum ersten Mal in Südtirol Arbeiterwohnungsbau in größerem Maßstab realisiert. Es entstand das Bozener „Quartiere Littoria“, ein eigenes Viertel, bestehend aus Geschosswohnungsbauten und einzelnen Arbeiterhäusern, den sogenannten „Semirurali.“ Diese Siedlung war in peripherer Lage, in erheblicher Entfernung sowohl zum neuen „Quartiere Monumentale“, als auch zum historischen Teil der Stadt, angeordnet.

### 3.3. Der Bau einer Neustadt in Bozen mit Repräsentationsbauten des Regimes

Die Neustadt in Bozen wurde unter dem Faschismus westlich des Flusses Talfer geplant und in Teilen realisiert. Hier wollte das faschistische Regime das italienische, das faschistische Bozen mit dem Siegesdenkmal als Mittelpunkt des neuen Stadtzentrums errichten. Die Repräsentationsbauten des Regimes sollten hier die neue italienische Ära verkünden.

### 3.4. Die Bauten für die faschistischen Institutionen (OND,<sup>8</sup> ONB,<sup>9</sup> OMNI,<sup>10</sup> etc.), die Sportanlagen und die faschistischen Parteihäuser

Durch die völlige Umgestaltung des Staates und die Einrichtung zahlreicher neuer Institute und Organisationen schuf der Faschismus für die Architekten zahlreiche neue Bauaufgaben. Diese neuen Institute hatten nicht nur die Aufgabe, den hierarchisch gegliederten faschistischen Staat in den einzelnen Bereichen zu verwalten, son-

8 OND, Opera Nazionale Dopolavoro; R.D.L. 1. Mai 1925 Nr. 582; 1938: 3.180.000 Mitglieder, 21.695 Gebäude.

9 ONB, Opera Nazionale Ballila, faschistisches Jugendwerk; als eigenständige Institution durch das Gesetz L. Nr. 2247 vom 3. April 1926 etabliert.

10 OMNI, Opera Nazionale per la Maternità e Infanzia; R.D.L. 10.12.1925, Nr. 2277.



dern sie dienten dem Regime gleichzeitig zu Propagandazwecken und fungierten als Kontrollinstanzen.

Während die „Bonifica integrale“ in den Etschauen und die Errichtung einer Industriezone bei Bozen in erster Linie die verstärkte Kontrolle über den Wirtschaftssektor dieser Region mittels ethnischer Kolonisation sichern sollten, entstand die Repräsentationsarchitektur des Regimes in der Bozener Neustadt am westlichen Talferufer. Bozen hatte eine klare politische Aufgabe für das Regime zu übernehmen: Die „italianità“, die „latinità“ und die „romanità“ sollten „in Stein gegossen“ Bozen für alle Zeiten zu einer italienischen Stadt werden lassen. Zur Durchsetzung seiner Italianisierungspolitik agierte das Regime auf mehreren Handlungsebenen. Es forcierte:

- die Neustrukturierung der Verwaltung im Sinne des faschistischen Staates,
- den Erlass neuer Gesetze: im gesellschaftspolitischen Bereich (Sprache etc.) und in der Bodenfrage (Enteignungen etc.) und
- die konkrete Veränderung des Erscheinungsbildes der Region und der Städte.

Diese drei Hauptaktionfelder der faschistischen Durchdringungspolitik griffen eng ineinander.

#### 4. Die Neustadt in Bozen

Die Neustadt entstand zwischen 1926 und 1943 unter dem Faschismus in Italien. Die Themen der Stadtgründungen und des Stadtumbaus hatte Mussolini zu einem sehr frühen Zeitpunkt systematisch als Propagandainstrument eingesetzt. Insgesamt wurden in Italien zwischen 1928 und 1940 zwölf neue Städte realisiert.<sup>11</sup> In den allgemeinen Publikationen zum Thema der Neustadtgründungen wird Bozen allerdings nicht erwähnt, vermutlich weil hier nicht das Grundscheema vorliegt, dass auf unbesiedeltem Gebiet eine Stadt auf dem Reißbrett völlig neu entstehen sollte, wie es u.a. bei den Städten in den pontinischen Sümpfen südlich von Rom der Fall war, sondern weil einer historisch gewachsenen, intakten Stadt, eine faschistische Stadt, das neue Bozen, das „Anti-Bozen“, gegenübergestellt werden sollte mit dem Ziel, dem alten Zentrum seine Bedeutung zu nehmen und gleichzeitig Wohnraum und Infrastrukturen für die anzusiedelnden Italiener aus den Altprovinzen zu schaffen. Der dahinter stehende politische Anspruch der umfangreichen Neubaumaßnahmen in Bozen ist sicherlich eher mit den Zielen des faschistischen Regimes in den neuen italienischen Städten in den afrikanischen Kolonien zu vergleichen als mit den übrigen Stadtgründungen auf italienischem Boden. Die groß angelegte Stadterweiterung Bozens trug als übergeordnetes Ziel die „Eroberung des Bodens“, wie Ettore Tolomei<sup>12</sup> es immer wieder forderte. Bo-

11 1928 Mussolinia, 1932 Littoria, 1934 Sabaudia, 1935 Pontinia, 1935 Guidonia, 1936 Fertilia, 1936 Aprilia, 1937 Arsia, 1938 Carbonia, 1938 Torviscosa, 1938 Pomezia, 1940 Pozzo Littorio.

12 Vgl. G. Framke, Im Kampf um Südtirol - Ettore Tolomei (1865-1952) und das „l'Archivio per l'Alto Adige“; Bibliothek des Dt. Historischen Instituts Rom, Bd. 67, Tübingen 1987.

zen sollte zu einer Stadt mit 100.000 italienischen Einwohnern werden. In einem Kraftakt wollte man das bis 1918 zu Österreich<sup>13</sup> gehörige Gebiet italianisieren und die Geschichte mit Hilfe der Architektur und der geförderten Zuwanderung von Italienern umschreiben. In der Zeitschrift „Architettura“,<sup>14</sup> seit 1928 offizielles Organ des Architektensyndikats, erschien 1929 ein Artikel, der die offiziellen Empfehlungen des Syndikats für eine angemessene Architektur in den afrikanischen Kolonien zusammenfasste. „Die Eroberungen des faschistischen Reiches stellt jetzt an unseren entschlossenen Einsatzwillen eine gewaltige Aufgabe: seine architektonische Umsetzung.“<sup>15</sup> Durch die Architektur und den Städtebau sollten die politischen Ziele gefestigt werden und die Kolonien ein neues „Gesicht“ erhalten. Dieser ideologisch geprägte Ausdruckswillen der Architekten sollte auch in Bozen Anwendung finden.

#### 4.1. Das erste bauliche Manifest des Faschismus in Bozen: Das Siegesdenkmal

Die ersten Bauten des Faschismus waren punktuelle architektonische Eingriffe, die ohne einen rechtsgültigen, städtebaulichen Plan entstanden. Jedoch waren die Gebäude selbst keine zufälligen Ergebnisse baulicher Aktivitäten, sondern sie hatten präzise formulierte propagandistische Aufgaben für das Regime zu übernehmen. Dem Siegesdenkmal kam bei der „baulichen Eroberung“ Südtirols eine ganz besondere Bedeutung zu. Hier konnte das faschistische Regime in einem einzigen Bauwerk die Kernpunkte seines Parteiprogrammes für das annektierte Südtirol formulieren:

*„Aber mit diesem Denkmal will Italien, dass sein Sieg, der konkrete und definitive Sieg, für Jahrhunderte erinnert wird, gerade oben an der äußersten Grenze seiner Erde, um die Verherrlichung seiner unbesiegbaren Macht zu verkörpern.“<sup>16</sup>*

Der Entwurf des Siegesdenkmals soll teilweise auf eine Skizze Mussolinis zurückgehen.<sup>17</sup> Marcello Piacentini erhielt am 23. April 1926 den offiziellen Auftrag für Entwurf und Bau des Denkmals. Am 12. Juli 1926 fand die Grundsteinlegung in Anwesenheit des Königs statt. Als Standort für das neue Denkmal wurde ein damals zur Altstadt eher peripher gelegener Ort ausgewählt. Das Bauwerk entstand jenseits der Talfer, städtebaulich genau in der Verlängerung der Achse Laubengasse - Museumsstraße - Talfer-

13 Im Londoner Geheimvertrag vom 26. April 1915, in dem Italien sich verpflichtet hatte, binnen eines Monats in den Ersten Weltkrieg einzutreten, hatten die Alliierten den Italienern schon weitgehende Gebietszusagen gemacht und somit auch das politische Schicksal Südtirols festgelegt.

14 Mit Gustavo Giovannoni gründete Marcello Piacentini die Monatszeitschrift „Architettura e Arti Decorative“. Die erste Nummer erschien 1921.

15 Architettura, Mai 1929, Realizzazione costruttiva dell'Impero, S. 241-244.

16 G. Cucchetti, L'Alto Adige nostro-Scritti politici e letterari 1922-1932. Il Monumento alla Vittoria e ai Martiri, Bolzano, 12.07.1928, S. 130.

17 F. Saponi, L'Arte e il Duce, Milano 1932 S. 111; „der ‚Duce‘ will, dass sich in Bozen als ewige Mahnung für den Fremden ein gewaltiges faschistisches Bauwerk erhebt, das er dem Architekten Marcello Piacentini anvertraut hat, nachdem er selbst die Säulen des Triumphbogens skizziert hatte“.

brücke. Hier befanden sich auch die noch weitgehend unbebauten Flächen für eine potentielle Stadterweiterung.

Das Denkmal, welches in seinem äußeren Erscheinungsbild als „Triumphbogen“, in seinem inhaltlichen Auftrag als „Tempel des Faschismus“ geplant war, sitzt auf einem fünfstufigen Sockel, von dem jede einzelne Stufe 48 cm hoch ist. Das gesamte Bauwerk hat mit einer Breite von 19 m und einer Höhe von 20,5 m monumentale Ausmaße: „Vierzehn symbolische Marmorsäulen sind in der Form von Liktorenbündeln ausgebildet, ohne Basis und mit einer Axt an der Stelle des Kapitels. Auf dem Marmor und den in weiß gehaltenen Steinen erheben sich in schwarz die Büsten der Märtyrer von Triest und von Trient, hier erlöst für immer“<sup>18</sup> (vgl. Abb. 1). Diese Bauaufgabe in Form eines Triumphbogens<sup>19</sup> umzusetzen, sollte offenkundig an die großen Eroberungssiege der Antike anknüpfen, in der diese Form des Denkmals seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. gebaut wurde. Piacentini führte mit dem Siegesdenkmal eine neue Säulenordnung, die so genannte liktorische Ordnung, ein. Die Entscheidung, die Säulen als Liktorenbündel auszubilden und damit eine vermeintlich neue, nämlich die liktorische Säulenordnung zu schaffen, ist sicherlich nicht als besonders gelungen, sondern vielmehr als eher flache Übernahme eines aus der Antike stammenden Symbols zu bewerten. Piacentini selbst erhob durchaus den Anspruch, eine neue „ordine littorio“ in Anknüpfung und als Fortsetzung der klassischen Säulenordnungen zu schaffen.<sup>20</sup> Das Liktorenbündel als übergeordnetes Machtsymbol fand auch bei anderen Gebäuden der faschistischen Ära noch vielfach Verwendung.<sup>21</sup> Am 12.12.1926 erhob man das Rutenbündel, den „fascio“, durch Gesetzeserlass zum Staatseblem.<sup>22</sup> Die Liktorenbündel stützen eine Attika, auf der die Siegesgöttin einen Pfeil Richtung Norden, Richtung Grenze schießt, und die auf den vier Seiten des Denkmals angebrachten lateinischen Inschriften fassen noch einmal programmatisch die politischen Leitgedanken dieses Bauwerks zusammen.<sup>23</sup> Mit der Fertigstellung des Siegesdenkmals am 12. Juli 1928 wurde eine städtebauliche Festlegung getroffen, die für die Neustadt Bozens jenseits der Talfer eine zentrale Bedeutung haben würde.

18 Ebda., S. 111.

19 Die regimekonforme Kunstkritik, insbesondere Ugo Ojetti, „förderte“ eine Wiederbelebung antiker Bauwerkstypologien.

20 G. Ravazzini, *Dizionario di Architettura*, Hoepli Milano 1936; Die „ordine littorio“ wird neben den klassischen Säulenordnungen aufgeführt.

21 Fassadengestaltung des Palazzo delle Esposizioni in Rom von Libera und De Renzi anlässlich der „Mostra della Rivoluzione fascista“ im Jahre 1932.

22 R.D.L. 12.12.1926, Nr. 2061, Einführung einer neuen Zeitrechnung E.F. für „Era fascista“, Beginn: 1922; „Marsch auf Rom“.

23 „Hier sind die Grenzen des Vaterlandes, setze die Feldzeichen. Von hieraus haben wir die übrigen gebildet durch die Sprache, die Gesetze und die Künste“; die Rückseite zeigt folgende Inschrift: „Zum ehrenden Angedenken der Helden, die mit gerechten Waffen tapfer kämpfend das Vaterland mit ihrem Blut geschaffen haben. Alle Italiener sammelten hierfür das Geld.“ Mit diesem Satz wird noch einmal die Bedeutung des Denkmals als „Märtyrerstätte“ hervorgehoben und an die italienweite Spendenaktion für das Nationalmonument erinnert.

#### 4.2. Die Planungen für den Siegesplatz

Die konkreten Pläne des Regimes, ein neues Bozen, eine neue Stadt zu bauen, welche die alte Stadt in ihrer Funktion vollständig ablösen sollte, manifestierten sich in den Planungen für den Siegesplatz, der das städtebauliche Entrée zum italienischen Bozen bilden sollte. Bis zum Jahre 1935 waren in der zukünftigen „Zona Monumentale“ nur das Siegesdenkmal als erstes Repräsentationsbauwerk des faschistischen Regimes und einige anliegende Wohnungsbauten im Jahre 1928 eingeweiht worden. Zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung stand das Monument isoliert ohne städtebaulichen Bezug abseits vom historischen Stadtzentrum. Den ersten Schritt zu der Neugestaltung der „Zona monumentale“ hatte man mit dem im Jahre 1929 ausgeschriebenen Wettbewerb für einen Bebauungsplan unternommen. Zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung lag kein gültiger Bebauungsplan vor. Durch die Einführung der italienischen Gesetzgebung zwischen 1923 und 1929 hatte sich auch die juristische Grundlage für die Bebauungspläne in Südtirol geändert. Das maßgebliche Gesetz<sup>24</sup> für die Ausarbeitung und Umsetzung von Bebauungsplänen unterschied zwischen den eigentlichen Bebauungsplänen (Art. 86 bis 92) und den Erweiterungsplänen (Art. 93 und Art. 95).<sup>25</sup> Mit den im B-Plan getroffenen Festlegungen waren laut Artikel 92 mit der Genehmigung des Planes die Flächen dem öffentlichen Nutzen („pubblica utilità“) zugeordnet, so dass Enteignungen möglich waren. 1926 wurde in einem weiteren Gesetz<sup>26</sup> festgelegt, dass alle Kurgemeinden einen Bebauungs- und Erweiterungsplan ausarbeiten mussten. Dies traf auch auf die Stadt Bozen zu, die nach der 1925 erfolgten Eingemeindung von Gries 1927 zur Kurgemeinde ernannt worden war. Der Bebauungsplan sollte die Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung bilden. Der Wettbewerb für den „Piano Regolatore“ in Bozen war dabei nur einer von über 180 ausgeschriebenen Wettbewerbe für Bebauungspläne in Italien zwischen 1926 bis 1942.<sup>27</sup> Die Anzahl veranschaulicht, wie flächendeckend über ganz Italien das raum- und städteplanerische Interesse des faschistischen Regimes gewesen war. An dem Wettbewerb nahmen neun Architekten bzw. Architektengemeinschaften teil.<sup>28</sup> In der Ausschreibung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Abriss von Gebäuden auch im Altstadtbereich möglich und die Schaffung großzügiger Straßen und Plätze vorzusehen sei. Ziel des Wettbewerbes war es nicht nur, die damals 37.000 Einwohner zählende Stadt Bozen zu einer „modernen italienischen“ Stadt mit 100.000 Einwohnern umzuplanen, sondern gleichzeitig die für den Verkehr notwendigen Anbindungen zu schaffen und an geeigneter Stelle eine

24 L. 25.6.1885 Nr. 2359, insbesondere die Artikel 86 bis 94.

25 F. Hofer, Die Bebauungspläne der Stadtgemeinde Bozen, in: Südtiroler Kulturinstitut Bozen, Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes, S. 174.

26 R.D.L. 15.4.1926, Nr. 765, „Provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno e di turismo“.

27 G. Ciucci, Gli Architetti e il Fascismo Turin 1989, S. 12.

28 P. Marconi, Architettura e Arti Decorative, 1929-30, fasc. 12, S. 540-565.

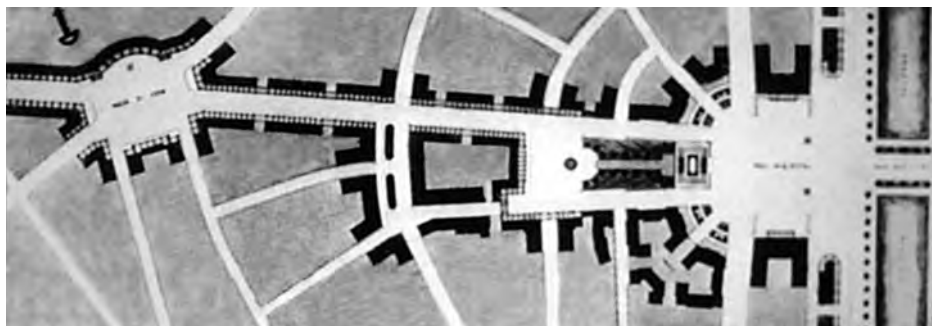


Abb. 2: Zona Monumentale. Plan für Bozen 1934.

Industriezone vorzusehen. Von den Jurymitgliedern waren C. Bazzanini und M. Piacentini, Mitglieder der 1928 gegründeten Italienischen Akademie. Im Frühjahr 1930 wurden die Gewinner bekannt gegeben. Man vergab drei erste Preise ex aequo an folgende Architekten: 1. Adalberto Libera und Giuseppe Pollini, 2. Giovanni Muzio, 3. Ettore Sottsass. Keiner der Preisträger konnte seine Ideen in Bozen verwirklichen, aber einige unter ihnen, so z.B. Adalberto Libera, etablierten sich später zu gefragten Architekten und realisierten zahlreiche Bauten unter dem faschistischen Regime<sup>29</sup> sowie auch noch in den 1950er Jahren.

Am 15. Februar 1934 wurde Piacentini mit Beschluss des Podestà mit der Ausarbeitung des Bauleitplanes beauftragt, da die Gemeinde der Meinung war, dass die prämierten Entwürfe nicht mehr den Erfordernissen der Zeit entsprachen.<sup>30</sup> Sein Auftrag umfasste eine übergeordnete Planung für die Altstadt und ihre Erweiterung, die Industriezone mit den notwendigen Verkehrsanbindungen, einen detaillierten Vorschlag für die „Neustadt“ jenseits der Talfer und für die „Zona Monumentale“, dem Bereich um das Siegesdenkmal, wo das neue Stadtzentrum von Bozen entstehen sollte. Der von Piacentini ausgearbeitete Bebauungsplan wurde noch 1934 vorgelegt. Dieser wurde zwar erst 1941 in Rom als Gesetz verabschiedet, bildete allerdings ab 1935 die konkrete planerische Grundlage für die städtebauliche Weiterentwicklung Bozens. Die Stadt wurde von ihm in Zonen aufgeteilt: die öffentlichen Gebäude, die Geschäfts- und Bürohäuser waren im Zentrum der Neustadt, die Arbeiterviertel und die Industrieanlagen in der Peripherie angeordnet. Gemäß seinem Grundsatz „lassen wir die alte Stadt so, wie sie ist, und bauen die neue daneben“,<sup>31</sup> konzentrierten sich seine planerischen Überlegungen in erster Linie auf den Bereich um das Siegesdenkmal, das als erstes faschistisches Bauwerk in Bozen nach seinem Entwurf 1928 eingeweiht worden war.

29 Adalberto Libera, \*16. Juli 1903 Villa Lagarina (Provinz Trient), † März 1963; vgl. Adalberto Libera, *Opera Completa*, Electa, Mailand 1989.

30 BLP, Hefte des städtischen Bauleitplanes von M. Vittorini, S. 38 ff., Bozen 1988.

31 K. Lehmann (s. A 4), Kap. 3.

#### 4.3. Piacentinis Vorschlag für den Siegesplatz 1934 - Die „Zona Monumentale“

Im Februar 1934 erschien in der „Provincia di Bolzano“ ein ausführlicher Artikel über die „Zona Monumentale“, in dem die Planung mit Plänen, Perspektiven und Modellfotos der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (vgl. Abb.2 und 3). Die Gesamtinvestitionskosten sollten sich auf 54 Mio. Lire belaufen. Davon entfielen 18 Mio. Lire, also ein Drittel der Kosten, auf die Flussregulierung der Talfer, deren Flussbett für die Planungen von Piacentini von 150 m auf 50 m reduziert werden musste. Die Piazza Vittoria wurde als „Nuovo centro cittadino“ vorgestellt und verherrlicht: „Hier erfolgt die Verlegung des Stadtzentrums nach Gries [...] das Verlassen des alten Stadtzentrums [...] Das Bozen von morgen entwickelt sich jenseits des rechten Talferufers.“<sup>32</sup> Piacentini hatte sowohl vor als auch hinter dem Siegesdenkmal einen Platz vorgesehen. Der Aufmarschplatz vor dem Denkmal, flankiert durch zwei Gebäude, konnte in dieser Form nur umgesetzt werden, wenn man eine Flussregulierung vornehmen würde. Im Verhältnis zu den gesamten Investitionskosten war dieser Posten jedoch überproportional hoch. Die hohen Kosten waren dann letztlich auch ausschlaggebender Grund, weshalb dieser Teil der Planung nach einer offiziellen Stellungnahme des Ministeriums in Rom nicht realisiert wurde.<sup>33</sup> Piacentini reagierte planerisch auf die seitlich vom Siegesdenkmal existierende Wohnanlage und ergänzte die unmittelbare Umgebung des Denkmals durch eine in ihrer Außenkontur spiegelsymmetrische Bebauung, so dass eine halbkreisförmige Platzsituation an dieser Stelle entstand. Zwei von dem Platz ausgehende Hauptachsen verbanden den südlichen bzw. nördlichen Teil der Nordstadt mit der „Zona monumentale“, und zwei Achsen führten in westlicher Richtung zu den Unterzentren der Neustadt. Der Siegesplatz sollte im unteren Bereich auf den Längsseiten von zwei symmetrischen Regierungs- bzw. Stadtverwaltungsbauten eingefasst werden. Den Abschluss zur Talfer bildeten zwei Kopfbauten, die längs des Flussufers weitergeführt werden sollten, so dass sich die Neustadt nach der ursprünglichen Planung mit einer regelrechten Schauffassade zur Altstadt präsentiert hätte. Der neue Platz vor dem Denkmal sollte offensichtlich in erster Linie dem Repräsentationsbedürfnis des Regimes dienen und den notwendigen Raum für die faschistischen Aufmärsche und Choreographien bieten. Der Blick vom neuen Stadtzentrum über die Talfer zur Altstadt sollte durch „Propyläen“ auf der Altstadtseite versperrt werden. Für die Umsetzung der Planungen am Siegesplatz waren umfangreiche Enteignungen notwendig, da Piacentini bei seinem Projekt keinerlei Rücksicht auf die vorhandenen Parzellierungen und Besitzverhältnisse genommen hatte.<sup>34</sup> In seinem Vorschlag für die Altstadt wollte Piacentini die Siegesplatzachse in die Altstadt hinein verlängern. Hierzu waren der Abriss der nordseitigen Lauben und der nördlichen Häuserzeile der Museumsstraße vom Rat-

32 Provincia di Bolzano, 18.2.1934, „Piazza Vittoria“.

33 ASTB, X 8/8, F40, Dekret, erlassen vom Ministero dei Lavori Pubblici am 9. Juni 1934, Rom.

34 Gesetz Nr. 2359 vom 25. Juni 1865, Enteignung aus öffentlichem Interesse.



**Abb. 3: Zona Monumentale:**  
Modell 1934.

hausplatz bis zur Sparkassenstraße und der zurückversetzte Wiederaufbau der Häuserzeilen mit neuen Fassaden notwendig. So hätte sich die ursprüngliche Fahrbahn von fünf auf zwölf bis fünfzehn Meter verbreitert. Insgesamt sollte die Wohndichte durch das Niederreißen von Gebäuden im Laubengassenviertel reduziert werden. Auf der Nordseite der Lauben gegenüber dem Merkantilgebäude sollte ein 22 auf 27 Meter großer Platz entstehen. Verschiedene Passagen waren vorgesehen und sollten die Erschließung der Altstadt durchlässiger machen.<sup>35</sup>

#### **4.4. Die ersten Bauten: Das INA Gebäude am östlichen Ende der Talferbrücke und die Gebäude der INFPS und der Sitz der INA am Siegesplatz**

Der erste Bau der Planung Piacentinis entstand nicht westlich der Talfer, sondern auf der Altstadtseite am Ende der Museumsstraße. Hier wollte Piacentini eine städtebauliche Eingangssituation zur Neustadt schaffen. Vorgesehen waren zwei gegenüberliegende Bauten mit abgerundeten, dem Straßenverlauf folgenden Fassaden, die als Kopfbauten die Brücke fassen und das „Tor“ zum neuen Zentrum bilden sollten. Aufgrund der Topographie war von diesem Standort jedoch das auf der tiefer gelegenen nördlichen Uferseite errichtete Siegesdenkmal kaum wahrnehmbar. Das INA<sup>36</sup> Gebäude wurde nur auf einer Seite der Brücke realisiert. An der Kopfseite des Siegesplatzes ordnete Piacentini in seinem Konzept das Verwaltungsgebäude des „Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale“<sup>37</sup> an. Auf der westlichen Seite entstand ein weiteres INFPS Gebäude, auf der östlichen Platzseite baute das nationale Versicherungsinstitut INA zwei weitere „Palazzi“ (vgl. Abb. 4). Die architektonische Gestaltung dieser Bauten übertrug Piacentini seinem Schüler Paolo Rossi de Paoli aus Rom. Die bauliche Platzdominante der Platzrandbebauung bildete das dem Siegesdenkmal gegenüberliegende

35 F. Hofer (s. A 25), S. 178, Passagen: 1. Kornplatz, Laubengasse (Haus Nr. 22), Dr. Streiter-Gasse, über den Garten der Franziskaner zur Vintler-Gasse.

36 INA Istituto Nazionale delle Assicurazioni - Nationales Versicherungsinstitut.

37 INFPS, Nationales faschistisches Institut der Sozialfürsorge.





Abb. 4: Siegesplatz, Modellskizze 1934.

INFPS Gebäude, das mit einem großen Torbogen über die Caesare Battisti Straße mit den beiden anderen Bauten des Institutes verbunden war. Diese Bauten wiederum wurden untereinander durch doppelte Torbögen optisch zusammengefasst. Die Häuser wurden von Rossi de Paoli prinzipiell über horizontale Gesimse gegliedert, welche die Fenster untereinander verbanden und so als wiederkehrendes Gestaltungselement zum einheitlichen Erscheinungsbild der Platzbebauung beitrugen. Die umlaufenden Arkaden, die in ihrer Überhöhung das monumentale Pathos der gesamten Bebauung hervorhoben, sind noch heute aus der Fußgängerperspektive das den Platz bestimmende Motiv (vgl. Abb. 5). Die Weiträumigkeit und Monumentalität der Bebauung am Siegesplatz kontrastiert scharf mit der historischen deutschen Altstadt.

#### 4.5. Der gescheiterte Versuch am Siegesplatz, das neue Zentrum Bozens zu verwirklichen

Der Siegesplatz erfüllte nachweislich nicht einmal zu Zeiten des Faschismus die Funktion des neuen Stadtzentrums, das in der lokalen Propagandapresse der PNF stets enthusiastisch angekündigt worden war.

Wie ein von mehreren Geschäftsleuten als „Memoria“ an die Gemeinde verfasster Brief aus dem Jahre 1940 zeigt, gab es auch fünf Jahre nach Beginn der Arbeiten am Siegesplatz noch deutliche infrastrukturelle Defizite in der Neustadt von Bozen:

*„Es sei vorausgeschickt, dass die Einzelhändler, die Gewerbetreibenden und die Freiberufler, die ihre unternehmerischen Initiativen im Bereich des MONUMENTALZENTRUMS der Stadt umgesetzt haben, dies taten, weil man ihnen die Zusage und die Sicherheit gegeben hatte, dass dieser Bereich in kürzester Zeit das wichtigste Zentrum Bozens werden würde. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dies nicht eintreten konnte oder zumindest die Umsetzung des formulierten Programms einen Stillstand erfahren hat und so entsprechend stark in Verzug geraten ist, so dass der Bereich, der*



Abb. 5: Siegesplatz in Bozen heute.

*das monumentale italienische Zentrum werden sollte, danieder liegt in einem halb-verlassenen Zustand - wo es sogar an dem aller Nötigsten für den Alltagsablauf des Viertel Lebens fehlt - so dass es diejenigen, die das Vertrauen und den Mut hatten, unter den ersten zu sein, von Tag zu Tag mehr beunruhigen muss und ihnen nicht nur von jeder weiteren Initiative abrät, sondern viele von ihnen und denselben Bewohnern des Viertels dazu bewegt, in das alte Zentrum zurückzukehren, sobald dort Geschäfts-lokale frei werden - und dies geschieht in einem alarmierenden Ausmaß.<sup>38</sup>*

In einem detaillierten Forderungskatalog wurden u.a. eine Senkung der Wohnungsmieten, Steuererleichterungen für die Gewerbetreibenden, die Eröffnung eines Postamtes, einer Bankfiliale und einer Arztpraxis, die Anbindung der Neustadt an das öffentliche Verkehrsnetz sowie die Beleuchtung des neuen Viertels gefordert. Dieses Memorandum der in der „Zona Monumentale“ ansässigen Geschäftsleute illustriert eindeutig, dass das von der faschistischen Regierung angestrebte Ziel, dem alten Bozen seine öffentliche und wirtschaftliche Bedeutung zu nehmen, offensichtlich völlig gescheitert war. Der Bereich um den Siegesplatz war weder mit der Infrastruktur für das tägliche Leben ausgestattet, noch sahen die Anwohner konkrete wirtschaftliche oder sonstige Vorteile für sich in der Neustadt. Die Nachteile, die eine Ansiedlung auf dem westlichen Talferufer mit sich brachten, überwogen deutlich.<sup>39</sup>

38 ASTB, X 8/8 F 40, Brief vom 16. Mai 1940, Brief einiger Geschäftsleute, die sich als Vertreter aller Gewerbetreibender, die im Viertel um den Siegesplatz tätig sind, an den Präfekten wenden.

39 Ebda.

## 5. Zusammenfassung

Das am Siegesplatz als repräsentatives Zentrum des italienischen Bozens geplante Gebäudeensemble konnte also offensichtlich keine urbanen Qualitäten entwickeln, da es insbesondere an den notwendigen Infrastrukturen fehlte. Es bildete somit allenfalls die städtebauliche Kulisse für die öffentlichen Auftritte des faschistischen Regimes in der Provinzhauptstadt. Der Siegesplatz selbst ist bis auf den heutigen Tag ein städtebaulicher Torso geblieben. Vor dem Siegesdenkmal hat sich heute ein Verkehrsknotenpunkt gebildet. Unmittelbar dahinter befindet sich eine Grünanlage mit sehr hohem und dichtem Baumbestand, der die städtebauliche Perspektive Richtung Altstadt völlig versperrt. Die vor dem INFPS-Gebäude liegende Freifläche wird heute als Parkplatz genutzt. Da nicht, wie von Piacentini vorgesehen, die wichtigen öffentlichen Gebäude als Platzrandbebauung errichtet wurden, fehlt dem Platz heute seine öffentliche Funktion. Die realisierte Situation bildet in ihrem aktuellen Zustand architektonisch keine geschlossen erlebbaren Räume. Die Abstände der gegenüberliegenden Platzrandbebauung sind im Vergleich zu den in der Altstadt vorherrschenden stadträumlichen Proportionen maßstabslos. Das von Piacentini gewählte „Städtebaumodell“ integrierte die vorhandene Altstadt nicht, vielmehr negierte es diese und beanspruchte, die alte Stadt mit aller Macht ihrer öffentlichen Bedeutung zu entheben. Dieses Ziel wurde, wie die heutige Situation in Bozen zeigt, bei weitem nicht erreicht; wohl aber entwickelte sich die Neustadt von Bozen zum Schwerpunkt des Lebens der italienischsprachigen Bevölkerung. Weiterhin stellte sich heraus, dass die angestammte deutschsprachige Bevölkerung ausschließlich die über Jahrhunderte gewachsene Struktur der Altstadt als Zentrum akzeptierte. Mit der Anlage der Neustadt auf dem westlichen Talferufer war eine ethnische Zonierung der Stadt, die bis heute deutlich ins Auge fällt, zwangsläufig vorprogrammiert. Noch heute ist diese Unterteilung in einen deutschen und einen italienischen Stadtbereich merklich zu spüren. Die Talfer bildet eine „Grenze“ zwischen dem „italienischen“ und dem „deutschen“ Bozen. Während die Altstadt überwiegend deutsch geprägt ist, wofür u.a. die Namensgebung der Ladenlokale und Restaurants ein guter Beleg ist, ist das Bozen auf dem anderen Ufer der Talfer der Bereich, wo die zugezogenen Italiener ihre neue Heimat gefunden haben.

Im Gegensatz zu den zahlreichen städtebaulichen Eingriffen in anderen italienischen Städten während des Faschismus blieb in Bozen die mittelalterliche Matrix der Altstadt jedoch erhalten.

## **Slow City oder Città lente: ein Zukunftsmodell der Stadtentwicklung?**

### **1. Vorbemerkungen**

Mit der zunehmenden Globalisierung und ihren lokal spürbar werdenden Effekten nimmt die Zahl der Gegenbewegungen stetig zu. Eine der interessantesten im Forschungsgebiet Stadtentwicklung ist die international agierende Slow-City-Vereinigung, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Lebensqualität kleiner Städte zu fördern. Die Bewegung wird häufig auch als „Città Slow“ oder „Città Lente“ bezeichnet. Ihre Wurzeln gehen auf die Organisation „Slow Food“ zurück, die 1986 in Italien entstand.<sup>2</sup> Die Slow-City-Vereinigung wurde im Oktober 1999 gegründet, als Paolo Saturini, Bürgermeister von Greve in Chianti, ein Treffen mit drei weiteren Bürgermeistern der italienischen Städte Orvieto, Bra und Positano organisierte, um die Anforderungen an eine Slow-City-Bewegung zu definieren. Saturinis Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg: Mittlerweile sind mehr als 77 Städte Mitglieder in der Bewegung, die meisten in Italien. Inzwischen hat die Bewegung auch in Deutschland, Norwegen und in Großbritannien Fuß gefasst. Slow Cities verpflichten sich dazu, das historische Stadtbild und die Kulturlandschaften zu erhalten, lokale Traditionen zu pflegen und traditionelle Handwerksprodukte, Nahrungsmittel und Gerichte zu fördern. Darüber hinaus steht eine innovative und vorwärtsgerichtete Infrastruktur- und Umweltpolitik auf dem Programm.

Ein wichtiger Bestandteil der Slow-City-Charta ist die bewusste Wahrnehmung von Zeit und Raum: Der Begriff „slow“ oder „lente“ (auf Deutsch „langsam“) wird von den Vertretern der Bewegung keinesfalls als rückständig oder regressiv interpretiert. Vielmehr sind sich die Teilnehmer einig, dass nur durch Offenheit und Toleranz gegenüber neuen Technologien, Methoden und Erkenntnissen der Umweltplanung, Wirtschaftsförderung und Stadtplanung eine Stadt im Zeitalter der Globalisierungsrisiken florieren kann. Die Städte, die sich zur Einhaltung der Slow City-Kriterien verpflichtet haben, sind darauf bedacht, die Gastfreundschaft durch stadtplanerische Maßnahmen zu fördern und zu beleben. Das Leben in einer Slow City soll genussvoll und angenehm sein. Fußgänger sollen ungestört flanieren können. Parkanlagen sollen zur Rast und Erholung einladen. Bewohner einer Slow City sollen lokal ansässige Geschäfte frequen-

1 Wir möchten uns bei Eva Vadilonga, Johann Jessen und Kristina Haaf für deren Hilfe bei der Vorbereitung dieses Artikels bedanken.

2 C. Petrini/G. Padovani, *Slow Food Revolution: A New Culture for Eating and Living*, New York 2006.



**Abb. 1:**  
Wochenmärkte sind ein wichtiger  
Bestandteil der Slow-City-Philosophie;  
Foto: Paul Knox, 2006.

tieren und dadurch die lokale Wirtschaft stärken. Touristen und Bürger sollen nicht nur in Restaurants und Cafés, sondern auch auf öffentlichen Plätzen der Geschwindigkeit und Hektik des modernen Lebens entkommen. Die Nutzung regenerativer Energiequellen soll zur Reinhaltung der Luft und größerer Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen führen.

Die bestehenden Slow Cities haben viele Gemeinsamkeiten. Im Gegensatz zu Städten, die von der Industrialisierung schon früh profitierten und sich dann im Verlauf der De-Industrialisierung mit Problemen des Stadtumbaus und der Revitalisierung befassen mussten, sind die meisten Slow Cities von diesen Entwicklungen verschont geblieben. Slow Cities sind kleine Städte, die während des Mittelalters als Handelsstädte Bedeutung erlangten. Sie waren in weit verzweigte Handelsnetzwerke eingebunden und verfügten gleichzeitig über ein ausgeprägtes landwirtschaftliches Hinterland. Bis heute sind diese Städte von einer sehr gut erhaltenen historischen Bausubstanz und einem mittelalterlichen Stadtbild gekennzeichnet. Aus diesen Gegebenheiten ziehen sie heute im Zeitalter weltweiter wirtschaftlicher und kultureller Harmonisierung und Standardisierung einen Vorteil: Sie besinnen sich auf ihre Vergangenheit und nutzen ihre historisch gewachsenen spezifischen Identitäten und Eigenheiten als Unterscheidungs- und Qualitätsmerkmale.

Der vorliegende Artikel beschäftigt sich mit der planerischen Vorgehensweise der Slow Cities. Die Autoren begannen das Forschungsprojekt zum Thema der Slow Cities im Herbst 2004. Neben Besuchen und Interviews in ausgewählten Mitgliedsstädten wurde Sekundärmaterial gesichtet und ausgewertet. Das Thema Slow Food und Slow Cities wurde bisher im akademischen Bereich kaum behandelt.<sup>3</sup> In Deutschland nehmen Slow-City-Ideen zunehmend Einfluss auf städtebauliche Leitbilddiskussionen.<sup>4</sup> Das Ziel des vorliegenden Forschungsprojekts ist es zu verstehen, inwiefern Städte und ihre Akteure im Zeitalter der Globalisierung lokale Identitäten erhalten und dadurch wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Nachhaltigkeit schaffen können.

## 2. Hintergrund

Die Entwicklung des Slow-City-Netzwerkes als eine lokale Gegenbewegung zur Globalisierung muss vor dem Hintergrund tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen betrachtet werden. Die Modernisierung Europas im 19. und 20. Jahrhundert hatte prägenden Einfluss auf die Entwicklung von Städten. Die sich rasant industrialisierenden Städte erfuhren einen Zustrom an Landbevölkerung. Infolge des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums entstanden urbane Ballungsgebiete. Die Klassenstrukturen schlugen sich in räumlicher Segregation nieder. Um Güter und Produkte von Ort zu Ort zu befördern, entstand eine moderne Transportinfrastruktur, die wiederum zu Veränderungen in der räumlichen Anordnung von Wohn- und Arbeitsvierteln führte und schließlich in die Entstehung und in das kontinuierliche Wachstum der Vorstädte mündete. Diese Veränderungen führten meist zu einer Zerstörung der historischen Stadtstrukturen.<sup>5</sup>

Diese Phase wird als die „erste Moderne“ bezeichnet. Die wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen erfassten große Teile von Europa, wobei diejenigen Städte die größten Veränderungen erfuhren, die sich zu Motoren der Industrialisierung entwickelten. Kleine und mittelgroße Städte, deren Lage und Ressourcevorkommen nicht den Anforderungen des industrialisierenden Kapitalismus entsprachen, wurden von diesen Entwicklungen gar nicht oder in weit geringerem Maße erfasst. Das gilt beispielsweise für Städte, die aus militärtaktischen Gründen auf Hügeln angelegt wurden und die mit der Entwicklung moderner Waffen und Kriegsgeräte ihre Vorteile bei der Verteidi-

3 Vgl. T. Beatley, *Native to nowhere: sustaining home and community in a global age*, Washington 2004. Siehe auch P. Knox, *Creating ordinary places: Slow cities in a fast world*, in: *Journal of Urban Design* 10(1) (2005), S. 1-11 und H. Mayer/P. Knox, *Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World*, in: *Journal of Urban Affairs* 28(3), S. 321-334.

4 Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung „Stadtumbau Sachsen/Anhalt 2010“ untersucht derzeit die Stadt Köthen die Slow-City-Ansätze. Köthen ist durch das Wirken des Homoöpathiearztes Samuel Hahnemann bekannt geworden und soll nun ein internationales Zentrum für Homöopathie erhalten. Die Stadt sieht den Gesundheitssektor als eine Zukunftsbranche. Die Stadt Worms benützt das Slow-City-Konzept, um für eine Einkaufsstadt der kurzen Wege zu werben.

5 Vgl. L. Benevolo, *Die Stadt in der europäischen Geschichte*, München 1999, S. 184.

gung einbüßten. Ähnlich erging es kleinen Handelsstädten, die ihre wirtschaftliche Vitalität der Lage an wichtigen Handelswegen verdankten und ihren Standortvorteil mit dem Ausbau von Eisenbahnnetzwerken und Fernstraßen verloren. Während also in zahlreichen Städten und Regionen die Modernisierung voranschritt, bewahrten andere Orte ihre vorindustrielle urbane Form und Gestalt. Letzterem Städtetypus entsprechen die von uns untersuchten *Slow Cities*.

Momentan befinden wir uns in der so genannten „zweiten Moderne“. Städte, ob klein oder groß, von der Industrialisierung betroffen oder nicht, unterliegen neuen Modernisierungskräften. Die wirtschaftliche Globalisierung trägt dazu bei, dass sich Städte rasant verändern, gleichzeitig sich aber immer ähnlicher werden. Peter Marcuse attestierte, dass „überall ein starker externer Druck in Richtung Konvergenz mit anderen globalisierten Städten“ zu finden ist.<sup>6</sup> Innenstädte, die einst durch eine vitale Mischung von unabhängigen Metzgereien, Bäckereien, Restaurants, Cafés, Buchläden, Lebensmittelgeschäften und Familienbetrieben geprägt waren, sind heute gefüllt mit uniformen Supermärkten, Fast Food Ketten, Mobilfunkanbietern und global agierenden Modehäusern.

Mehr und mehr wird die schnelle Welt von einem Gefühl des Verlusts lokaler und regionaler Identität sowie der Erosion der Ortsverbundenheit begleitet.<sup>7</sup> In Großbritannien zum Beispiel hat die New Economics Foundation das Aufkommen von sogenannten „clone towns“ dokumentiert. Clone towns sind Orte, in denen Geschäfte entlang der Hauptstraßen durch monochrome Ladenzeilen globaler und nationaler Ketten ersetzt wurden. Diese Klon-Städte verlieren mit den Besonderheiten ihres Stadtbilds und ihrer Infrastruktur einen wesentlichen Teil ihrer Identität, sie werden austauschbar.

Doch die schnelle und die langsame Welt schließen sich nicht gegenseitig aus. Der wohlhabende Teil der Weltbevölkerung, insbesondere die Bewohner der Industrieländer, hat durch eine aktive Auseinandersetzung mit der Globalisierung – durch Reisen, Medien und Werbung – eine nie da gewesene Weltläufigkeit entwickelt.<sup>8</sup> Die Entdeckung des Anderen weckt gleichzeitig die Bereitschaft, lokale Werte und kulturelle Hinterlassenschaften wieder neu schätzen zu lernen. Eckhard Fuhr vermerkt, dass „die Globalisierung nicht hält, was sie verspricht“, weshalb der Großstädter versucht, „sich wieder in überschaubaren Räumen zu orientieren“ und dabei in der Nachbarschaft Unerhörtes entdeckt: „Bäcker, die backen, Metzger, die schlachten und Fischer, die fischen. Er lernt, dass die Verwandlung von Milch in Butter und Käse praktisch und kulturgeschichtlich so faszinierend ist wie die von Traubensaft in Wein. Schritt für Schritt wird aus dem Verbraucher wieder ein Bürger, der in den elementaren Dingen des Lebens – dazu gehören ohne Zweifel die Herstellung, Beschaffung und Zubereitung von

6 P. Marcuse, Verschwindet die europäische Stadt in einem allgemeinen Typus der globalisierten Stadt?, in: W. Siebel (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, Frankfurt am Main 2004.

7 M. Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, New York 1995.

8 Vgl. U. Beck, *Cosmopolitan Vision*, Cambridge 2006.



Nahrungsmitteln – Bescheid und sich zu helfen weiß.“<sup>9</sup> Fuhrs Zitat beschreibt eine Gefühlslage, die, sobald sie sich in Konsumverhalten niederschlägt, eine Mobilisierung gegen die Globalisierung bedeutet. Der Soziologe Ulrich Beck weist darauf hin, dass diese Prozesse Ausdruck der Weiterentwicklung der Moderne sind und alte Denk- und Handlungsmodelle, die in der Industriegesellschaft entstanden sind, neu entwerfen.<sup>10</sup> Die Slow-Food- und die Slow-City-Bewegungen geben diesen Stimmungen, Trends und Entwicklungen Form und Struktur.

### 3. Die Slow-Food- und die Slow-City-Bewegungen

Slow Food wurde offiziell 1989 von dem Journalisten Carlo Petrini in Italien gegründet. Die Gründung war eine unmittelbare Antwort auf die Pläne von McDonald's, 1986 eine Filiale am Fuß der Spanischen Treppe in Rom zu eröffnen.<sup>11</sup> Petrinis Widerstand fand die Zustimmung all derer, die wie er der Meinung waren, dass Fast Food nicht nur ungesund sei, sondern auch die kulturellen und sozialen Aspekte des Essens angreifen und untergraben würde. In seinem Gründungsmanifest schreibt Slow Food, dass es darum gehe, „das Geruhsame, Sinnliche gegen die universelle Bedrohung durch das ‚Fast Life‘ zu verteidigen. Gegen diejenigen - sie sind noch die schweigende Mehrheit, die Effizienz mit Hektik verwechseln, setzen wir den Bazillus des Genusses und der Gemütlichkeit, was sich in einer geruh samen und ausgedehnten Lebensfreude manifestiert.“<sup>12</sup> Slow Food ist mittlerweile zu einer weltweiten Organisation herangewachsen, die mit Hauptsitz in der italienischen Slow City Bra regionale Büros in vielen anderen Ländern unterhält. Weltweit hat Slow Food 83.000 Mitglieder, die sich in lokalen „Convivien“ organisieren.

Slow Food liegt daran, lokale Nachhaltigkeit zu fördern und Abhängigkeiten zwischen Natur, Umwelt, lokaler Wirtschaft und Gemeinwohl zu adressieren. Die Slow-Food-Programme zielen darauf ab, traditionelle Nutztiere, Obst- und Gemüsearten sowie vom Aussterben bedrohte Herstellungsweisen zu schützen und zu pflegen. Des Weiteren will Slow Food den Verbraucher über die Herkunft, Saisonalität und Produktionsweisen von Nahrungsmitteln aufklären. Im Gegensatz zu Food Watch, einem Ableger von Greenpeace, der auf Protestaktionen setzt, ist Slow Food darauf bedacht, die Konsumenten durch Geschmack auf gutes Essen und Trinken einzustimmen.<sup>13</sup> Doch es bleibt nicht nur beim Genießen. Slow Food ist politisch auch für Biodiversität aktiv und setzt sich gegen Gentechnologie im Nahrungsmittelbereich ein. Die Slow-City-Bewegung teilt ihre Wurzeln mit Slow Food. Die Ziele der beiden Organisationen ergänzen

9 Vgl. E. Fuhr, Wenn der Bürger wieder Wurzeln sucht, in: Die Welt, 19.05.2006.

10 Vgl. U. Beck, Was ist Globalisierung, Frankfurt a.M. 1997.

11 Vgl. C. Petrini, Slow Food: The case for taste, New York 2001.

12 Vgl. <http://www.slowfood.de>; 03.08.2006.

13 J. Bölsche, Die Schlacht der Schnecken, in: Der Spiegel 1/2006, S. 36-39.

zen sich vor allem hinsichtlich ihrer Bemühungen, lokale Produkte und Traditionen zu fördern sowie Geselligkeit, Lebensfreude und Lebensqualität zu unterstützen. Eine Stadt, die sich als Slow City qualifizieren will, darf nicht mehr als 50.000 Einwohner haben, sollte nicht Provinz- oder Bezirkshauptstadt sein und muss für die Aufnahme einen Katalog festgelegter Kriterien erfüllen. Insgesamt hat die Vereinigung sieben Ziele, die in einer Charta festgehalten sind. Die Ziele wiederum werden durch Kriterien operationalisiert, wobei es jedem Land freisteht, die Kriterienliste zu modifizieren. Die Grundideen bleiben jedoch stets die gleichen.

Eine Slow City soll durch eine aktive Politik in den folgenden Bereichen städtische Lebensqualität fördern: Umweltpolitik, Infrastrukturpolitik, Urbanität, Aufwertung traditionell lokaler Erzeugnisse, Gastfreundschaft, Bewusstsein für Lebensqualität und Landschaftsqualität. Innerhalb dieser sieben Ziele wurden durch das deutsche Netzwerk 69 Kriterien festgeschrieben, anhand derer die Anwärtler auf eine Mitgliedschaft im Slow-City-Netzwerk bewertet werden. In der Umweltpolitik reichen die Kriterien von Programmen zur Luft- und Wasserreinhaltung, Recycling und Kompostierung, Maßnahmen gegen die Lichtverschmutzung und Elektrosmog, Vermeidung von „Schilderwäldern“, Einführung von Umweltmanagementsystemen und Anwendung von Qualitäts- und Sozialmanagementsystemen wie zum Beispiel des ISO 9000 und der SA 8000, bis hin zur aktiven Unterstützung von „Agenda 21“-Prozessen. In Bezug auf Infrastrukturpolitik sollen sich Slow Cities auf die Förderung von Grünanlagen, Fußgängerfreundlichkeit, behindertengerechten öffentlichen Räumen, attraktivem öffentlichem Personennahverkehr, einheitlicher Öffnungszeiten öffentlicher Ämter, Maßnahmen zur Sicherung der Grundversorgung in der Innenstadt und der Unterstützung von öffentlichen Einrichtungen konzentrieren. Hinsichtlich der Urbanität setzen sich Slow Cities für Innenstadtsanierung, Denkmalpflege, die Förderung und Pflege regionaltypischer Bepflanzung, Bürgernähe, ökologische Baurichtlinien, eine zukunftsorientierte Flächenschließung und Mülltrennung ein. Außerdem legen die Kriterien fest, dass es der Urbanität förderlich ist, wenn Slow Cities sich ihrer Geschichte bewusst sind und aus ihrer Vergangenheit Ideen für die zukünftige Entwicklung schöpfen.

Ein wichtiger Bestandteil der Kriterien ist die Aufwertung lokaler Produkte. Slow Cities sollen eine Bestandsaufnahme der regionaltypischen Erzeugnisse jeglicher Art vornehmen. Darüber hinaus werden Städte dazu ermutigt, Kultur und Traditionen zu fördern, Programme zur Geschmacks- und Ernährungserziehung einzuführen sowie regionale Märkte, Direktvermarkter, Wochenmärkte und Geschäfte mit regionalen Produkten zu unterstützen. Außerdem sollen sie am Erhalt und der Förderung regionaltypischer Landwirtschaft und Landschaftspflege interessiert sein. Eng mit der Förderung lokaler Produkte und Traditionen sind Bemühungen verknüpft, die Gastfreundschaft einer Region zu steigern. Als Slow City verpflichtet sich die Gemeinde, das Bewusstsein seiner Einwohner und Besucher hinsichtlich der Città-Slow-Philoso-

| Slow-City-Kriterien   |                                                    | Aktive Slow City                                                          |
|-----------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Umweltplanung         | Gestaltung des Ortsbildes                          | Levanto, Chiavenna, San Miniato                                           |
|                       | ISO-Zertifizierung                                 | Levanto, Castelnovo Monti                                                 |
|                       | Recycling, Kompostierung                           | Città della Pieve, Castiglione del Lago, Cutigliano, Zibello, San Daniele |
|                       | Trinkwasserschutz                                  | Castelnovo Monti                                                          |
|                       | Regenerative Energien                              | Cutigliano                                                                |
| Infrastrukturplanung  | Verkehrsplanung gegen den Individualverkehr        | Città della Pieve                                                         |
| Slow-City-Bewusstsein | Partizipative Politik                              | Castelnovo Monti, San Miniato, Caiazzo                                    |
|                       | Lokales Essen in Schulkantinen                     | Bra, San Miniato                                                          |
|                       | Familienleben und Freizeitaktivitäten für Senioren | Francavilla al Mare                                                       |
| Urbanität             | Stadtkernsanierung                                 | Levanto, Chiavenna, San Miniato                                           |
|                       | Müllmanagement                                     | Casalbeltrame, San Daniele, Trani                                         |
|                       | Ökologisches Bauen                                 | Città della Pieve, San Daniela del Friuli, Positano, Castiglione del Lago |
| Gastfreundschaft      | Parkplatzmanagement                                | Orvieto, San Miniato                                                      |
|                       | Tourismusstrategie                                 | Levanto, San Daniele                                                      |
|                       | Slow-City-Publikationen                            | Caiazzo                                                                   |
| Besondere Projekte    | Wasserstoffinitiative                              | Orvieto, Penn                                                             |
|                       | Förderung der mittelständischen Fischindustrie     | Francavilla al Mare                                                       |
|                       | Didaktische Gärten                                 | Slow Cities in Umbrien                                                    |

**Tabelle 1:**  
Projektliste (Tavolo di Progetti) der italienischen Slow Cities; Quelle: Slow-City-Vereinigung Italien.

phie zu steigern. Die Slow-City-Vereinigung erkennt außerdem die zentrale Stellung der landschaftlichen Qualität und einer gewachsenen Kulturlandschaft an. Slow Cities verpflichten sich zur Schaffung regionalverträglicher Entwicklungskonzepte, zur För-

derung regionaler Wirtschaftskreisläufe und Biotopverbundsysteme sowie zum Erhalt und zur Pflege der landschaftlichen Eigenart, Schönheit und Vielfalt. Die deutschen Slow Cities setzen sich darüber hinaus gegen die Verwendung von gentechnisch modifiziertem Saatgut und Nahrungsmittel ein.

Die umfassende Kriterienliste wird vor allem bei der Aufnahme neuer Städte eingesetzt. Sie ist aber auch ein Instrument zur Bewertung und Prüfung bestehender Mitglieder, die in regelmäßigen Abständen evaluiert und neu zertifiziert werden. So sichert sich die Slow-City-Vereinigung die aktive Mitgliedschaft der Städte und deren Bereitschaft, sich auch nach der Zertifizierung für die Ziele der Bewegung einzusetzen. Die Slow-City-Verantwortlichen weisen darauf hin, dass die Mitgliedsstädte sich über ihre Programme austauschen und gegenseitig inspirieren sollen. Ziel ist, eine Projektliste (*tavolo di progetti*) zu entwickeln (vgl. Tab. 1), die Fallbeispiele vorstellt, von denen andere Städte lernen können. Zum Beispiel hat die Stadt Ludlow in Großbritannien eine besondere Expertise in der Förderung regionaltypischer Produkte und Lebensmittel entwickelt. Orvieto in Italien ist führend bei nachhaltigen Verkehrssystemen und die drei deutschen Slow Cities haben weitreichende Erfahrungen mit der Nutzung von alternativen Energiequellen. So dient die internationale Ausbreitung des Netzwerkes nicht nur dazu, die Bewegung über die Grenzen Italiens bekannt zu machen, sie stellt auch den Erfahrungsaustausch zwischen Städten und Ländern sicher. Dies ist vor allem für kleine und mittelgroße Städte von Vorteil, die nur über geringe Verwaltungskapazitäten verfügen.

#### 4. Slow Cities in Italien

Die meisten italienischen Slow Cities befinden sich in den norditalienischen Regionen. Nur wenige liegen im sogenannten Mezzogiorno, den südlichen Regionen. Das italienische Slow City Netzwerk hat seit seiner Gründung 55 Städte aufgenommen. Inzwischen kann die Bewegung auf eine lange Liste von Errungenschaften zurückblicken (vgl. Tab. 1).

##### 4.1. Orvieto

Orvieto zählt zu den Gründungsstädten der Slow-City-Bewegung und liegt in der Region Umbrien. Die 20.000 Einwohner zählende Stadt ist auf Tuffgestein errichtet und erhebt sich auf einem felsigen Hügel am Ende eines weiten Tals, durch das der Fluss Paglia fließt. Dieses felsige Terrain prägt das Leben in Orvieto. Verwinkelte Gassen, enge mittelalterliche Plätze, Brunnenanlagen, unterirdische Gänge und Höhlen bestimmen das Stadtbild. In der langen Geschichte Orvietos haben zahlreiche Herrscher und Eroberer ihre Spuren hinterlassen. Obwohl die städtische Frühgeschichte nicht ganz geklärt ist, wird vermutet, dass Orvieto der Standort der etruskischen Stadt Velzna war und zu den zwölf Bundeshauptstädten des etruskischen Reiches zählte. Die Ruinen des etruskischen Tempels und der Necropolis sind entlang der schmalen Straße



**Abb. 2: Orvieto.** Die Slow-City Orvieto ist auf einem Tuffsteinfelsen gebaut; Foto: Paul Knox, 2006.

zu sehen, die vom Bahnhof zum Stadtzentrum führt. Die etruskische Stadt wurde im Zuge der römischen Expansion im Jahr 254 v. Chr. erobert und zerstört. Dem folgten bewegte Jahrhunderte, in denen die Stadt aufgrund ihrer strategisch günstigen Lage auf dem Felsen immer wieder Ziel von Eroberungszügen wurde. Im 11. Jahrhundert erhielt Orvieto das Stadtrecht und gelangte zu wirtschaftlicher Blüte. Verschiedene Päpste nutzten Orvieto als Residenz und hinterließen in Form von Palästen, Plätzen und wichtigen Gebäuden ihre architektonischen Spuren im Stadtbild. Bekannt wurde Orvieto für den gotischen Dombau in Italien. Der Dom, den Papst Leo XIII. als „Goldene Lilie der italienischen Kathedralen“ bezeichnete, wurde ab dem Jahr 1290 errichtet. Im Dom befindet sich auch das Meisterwerk Luca Signorellis, das Fresko des „Jüngsten Gerichts“ aus dem Jahr 1499.<sup>14</sup>

Orvietos Sehenswürdigkeiten und seine Lage an der Autobahn von Rom nach Florenz machen die Stadt für Wochenendtouristen attraktiv. Schätzungsweise zwei Millionen Touristen besuchen die Stadt pro Jahr. Obwohl der Tourismus der Wirtschaft nutzt, bringt der Besucherandrang viele Probleme mit sich, die besonders für eine Stadt, die auf schwer zugänglichem Terrain gebaut ist, schwer zu meistern sind. Prominente öffentliche Plätze wurden zu Parkplätzen umfunktioniert, die engen Gassen und Zufahrtsstraßen waren meist verstopft, an ein Durchkommen war kaum zu denken. Unter den Slow Cities hat sich Orvieto für ihr alternatives Verkehrskonzept einen Namen gemacht.<sup>15</sup> Die Stadt baute unterirdische Parkhäuser, die über Aufzüge und Rolltrep-

<sup>14</sup> Vgl. u.a. P. Hoffman, *Cento Città. A Guide to the Hundred Cities and Towns of Italy*, New York 1988.

<sup>15</sup> Interview mit Pier Giorgio Oliveti, Direktor des Palazzo del Gusto, 22.05.2006.

pen mit dem Stadtzentrum verbunden sind. Besucher, die mit dem Zug ankommen, gelangen über eine elektrische Drahtseilbahn in die Altstadt (das Vorläufermodell wurde bereits im 19. Jahrhundert betrieben, damals allerdings mit Wasserkraft). Elektrische Kleinbusse sorgen für Mobilität im Stadtzentrum. Außerdem bemüht sich die Stadt um Fußgängerfreundlichkeit. So wurden dreifarbige Wege angelegt, die verschiedene Rundgänge durch die Stadt kennzeichnen.

Slow-City-Vertreter gehen davon aus, dass das Thema Energie die zukünftigen Bemühungen des Netzwerks bestimmen wird.<sup>16</sup> Neben innovativer Verkehrsplanung hat sich Orvieto daher der Förderung regenerativer Energiequellen verschrieben. Gemeinsam mit dem Slow-City-Netzwerk gründete Orvieto im Jahr 2003 die sogenannte „Hydrogencities Initiative“. Städte, die Mitglieder dieser Initiative sind, verpflichten sich zur Planung und Implementierung einer Wasserstoffwirtschaft, die Brennstoffzellen zur alternativen Energieerzeugung nutzt. In der sogenannten „Orvieto Charta“ verpflichten sich die Städte, Pilotprojekte durchzuführen, die das Bewusstsein der Bevölkerung für die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorteile der Wasserstoffwirtschaft wecken sollen. Des Weiteren sollen Programme entwickelt werden, die Wasserstoff aus regenerativen Energiequellen produzieren und im Einklang mit den meteorologischen und geomorphologischen Bedingungen der Städte stehen. Ziel dieses Projekts ist es, die Kontrolle über die lokale Energieproduktion und -verteilung zu erhöhen und die Abhängigkeit von externen Energiequellen zu mindern.

#### 4.2. Chiavenna

Chiavenna ist die nördlichste Slow City in Italien. Die Stadt hat mehr als 7.000 Einwohner und gehört zur Provinz Sondrio in der Lombardei. Ähnlich wie in Orvieto, bestimmen in Chiavenna geographische Lage und geologische Beschaffenheit des Umlands die Stadtgeschichte und das Stadtbild.<sup>17</sup> Chiavenna liegt am Fuß der Rhätischen Alpen. Bereits der Siedlungsname „Chiavenna“ weist auf die besondere Lage der Stadt hin: Er bedeutet „vorspringender Felsen“ oder „auf Geröll gegründet“. Chiavenna bildet das Tor zu zwei Alpenpässen, dem Splügen-Pass und dem Maloja-Pass. Die Häuser der Altstadt wurden entlang des Gletscherflusses Mera errichtet. Im Mittelalter nutzten die ansässigen Handwerker die Wasserkraft für die Produktion. Rund um die Stadt erheben sich steile Bergwände und terrassenartige Hänge, die nach dem Rückzug der Gletscher durch Bergrutsche vor 12.000 bis 10.000 Jahren geformt wurden. Auf den Terrassen sind kleine Bauerndörfer angesiedelt, wie zum Beispiel das wenige hundert Einwohner zählende Pianazzola. An den Hängen wurden Reben für den Weinbau angepflanzt.

16 Interview mit Teresa Tognetti, ehemalige Bürgermeisterin von Chiavenna, 12.05.2006.

17 G. Giorgetta und G. Scaramellini, Chiavenna: Guida alla cittadina, Chiavenna 1998.

Chiavenna hat stets eine wichtige Rolle als Kontrollpunkt und Zollstation zwischen der Nord- und Südseite der Alpen gespielt. Im Hochmittelalter war Chiavenna der Grenzort des Italienischen Reiches. Eindrucksvolle Bauten aus dieser Zeit wie zum Beispiel die Burg, ein Stadttor und die Brücke über die Mera sind Zeugen dieser Epoche. Im 10. Jahrhundert erhielt Chiavenna unter den Bischöfen von Chur und Como das Marktrecht. Kurz darauf fiel die Stadt dem Herzogtum Schwaben zu und genoss in Folge den Schutz des schwäbischen Herrschers Barbarossa. Ab dem 14. Jahrhundert war die Stadt Teil des Herrschaftsgebiets der Visconti. Aus dieser Zeit stammt das Zollhaus am Piazza Bertacchi, das heute das Rathaus beherbergt. 1486 fielen die Graubündner in die Stadt ein und legten Feuer. Die Stadt wurde neu aufgebaut und die verzierten Steinfassaden, die in dieser Zeit entstanden, erinnern noch heute an die Ästhetik der Renaissance. Das Besondere am heutigen Stadtbild sind die geschlossenen Häuserfronten entlang der zentralen Straßenzüge der Altstadt. An heißen Tagen bieten die Fassaden der Via Dolzino, die die Stadt von Nord nach Süd durchzieht, idealen Sonnenschutz. Die Häuser haben oft eine doppelte Funktion: Im Erdgeschoss befinden sich Läden oder Werkstätten, in den oberen Stockwerken liegen die Wohnungen. Chiavennas Straßenzüge werden immer wieder von lauschigen Plätzen wie der Piazza Crollalanza oder der Piazza Pestalozzi unterbrochen, wo Cafés zum Verweilen einladen. An den Wochenenden bestimmt ein besonderer Rhythmus die Stadt: Samstagmorgens gehen die Bewohner einkaufen, um frisches Brot, Pasta und Gemüse für das Wochenende zu besorgen. In der Altstadt kehrt über den Mittag Ruhe ein, und erst am Nachmittag füllen sich wieder die Cafés mit Menschen, die die dolce vita, das süße Leben einer Slow City, genießen.

Chiavenna verdankt seine Slow-City-Mitgliedschaft seiner ehemaligen Bürgermeisterin Teresa Tognetti. Über Carlo Petrini, den Gründer von Slow Food, war sie mit den Ideen der Bewegung in Berührung gekommen. Das erste Slow City Projekt, das Tognetti in Angriff nahm, war eng mit Petrinis Slow-Food-Ideen verknüpft und zielte darauf ab, eine Fleischspezialität zu retten, den sogenannten „Violino“, die nur in Chiavenna hergestellt wird und zu verschwinden drohte. Der Violino ist ein Ziegenschinken, dessen Namen sich auf seine Form bezieht, die einer Geige ähnelt. Traditionellerweise schneidet man feine Scheiben vom Violino ab, indem man ihn wie eine Geige auf der Schulter hält. Das Fleisch wird gesalzen und mit Gewürzen eingelegt. Nach dem Räuchern und einer kurzen Trockenzeit wird der Violino für mindestens drei Monate in Kellergrotten gelagert. Die Grotten werden „crotti“ genannt und sind ein besonderes Merkmal Chiavennas. Durch die Bergrutsche haben sich natürliche Höhlen geformt, deren Temperatur rund ums Jahr konstant bleibt und das Lagern von Lebensmitteln und Wein begünstigt. Viele der Restaurants in Chiavenna haben diese Grotten ausgebaut, und eine handvoll spezialisierter Metzger nutzen sie für die Lagerung des Violino und anderen gesalzenen Fleischsorten. Inzwischen kommen Produktion und Absatz des Violino der lokalen Wirtschaft - den Metzgern und Ziegenhaltern - zu Gute, da Vi-





**Abb. 3: Hersbruck.** Deutschlands erste Slow City verfügt über eine gut erhaltene mittelalterliche Altstadt; Foto: Heike Mayer, 2004.

olino inzwischen über die Grenzen Chiavennas hinaus exportiert wird. Außer dem Violino gibt es viele andere für die Region typische Spezialitäten, die speziell über Festivals und Broschüren vermarktet werden.

Orvieto und Chiavenna setzen die Programmatik der Slow-City-Bewegung vor allem hinsichtlich des Erhalts von traditionellen Nahrungsmitteln und der alternativen Mobilität in die Tat um. Andere Städte in Italien setzen Schwerpunkte bei der Umwelt- und Infrastrukturplanung und der Planung für Tourismus (vgl. Tab. 1). Die Bewegung fordert Städte dazu auf, eigene Schwerpunkte zu entwickeln und Erfolgsrezepte mit anderen Slow Cities zu teilen. Dadurch wird Konformität verhindert und transnationales Lernen gefördert.

### 5. Die Internationalisierung der Slow-City-Bewegung

Chiavennas Bürgermeisterin Tognetti hat sich mit Erfolg daran gemacht, die Ideen des Netzwerks über die Grenzen Italiens bekannt zu machen und neue Mitglieder im Ausland zu werben. In Deutschland wurden vier Städte als Slow Cities zertifiziert. Hersbruck gilt als erste deutsche Slow City und wurde 2001 Mitglied in der Vereini-

gung. Hersbrucks Nachbarstadt Schwarzenbruck folgte als zweite deutsche Slow City, wobei die Stadt momentan aber kein aktives Slow-City-Programm vorweisen kann. Als dritte Stadt qualifizierte sich Waldkirch im Jahr 2002. Die Bodenseestadt Überlingen wurde 2004 zur Slow City. Die deutschen Mitgliedsstädte weisen die für Slow Cities typischen Gemeinsamkeiten auf: Wirtschaftlich profitieren sie von ihrer Nähe zu größeren Städten und ihrer Attraktivität für Touristen. Sie verfügen über gut erhaltene und in Stand gesetzte Altstädte. Eine von der Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft bestimmt ihr Hinterland, und sie verfügen über eine traditionsreiche Geschichte. Des Weiteren wurden sie von den negativen Auswirkungen der Industrialisierung weitgehend verschont.

Hersbruck ist eine Stadt mit 12.500 Einwohnern und liegt 30 Kilometer östlich von Nürnberg. Nach der Gemeindereform in den 1970er Jahren behielt Hersbruck einige Verwaltungseinrichtungen und konnte somit wichtige Arbeitsplätze erhalten. Die Altstadt ist durch einen lebendigen Einzelhandel und von einer für ihre Größe hohen Zahl an Cafés, Restaurants und mittelständischen Hotels geprägt. Grund hierfür ist ein steter Zustrom von Wochenendtouristen aus dem Umland, die die fränkische Alb wegen ihrer Küche und des Angebots an Freizeitaktivitäten schätzen. Im Rahmen des Slow-City-Programms hat Hersbruck eine Vielzahl verschiedener Projekte vorzuweisen. Unter Leitung der lokalen Umweltgruppe BUND, unterstützt die Stadtverwaltung den Erhalt der für die fränkische Alb typischen Kulturlandschaft, die durch so genannte „Hutanger“ und Streuobstwiesen geprägt ist. Das Projekt zielt darauf ab, traditionelles Weideland, das in der Vergangenheit kollektiv genutzt wurde, zu revitalisieren. Die Hutanger gehörten einst zur Allmende der Gemeinde und wurden durch einen Gemeindegewirtschafter bewirtschaftet. Die Tradition der Allmende hat sich im Hersbrucker Gebiet bis in die 1960er Jahre gehalten. Ziel des Projekts ist, die Hutanger als Zeugen der Hirtenkultur und als Naturdenkmäler zu schützen. Inzwischen wurden „25 Pflege- und Entwicklungspläne erstellt, Artenschutzkonzepte entwickelt und kulturhistorische und landschaftsökologische Bestandsaufnahmen begonnen. Ein Teil der Hutanger ist durch Ankauf, Pacht oder Unterschutzstellung gesichert.“<sup>18</sup> Auf einigen Flächen wurde die Rinder- und Schafbeweidung wieder eingeführt. Das Projekt geht aber auch über ökologische Ziele hinaus, da eine Nutzung dieser Gebiete durch Streuobst-Bewirtschaftung und sanften Tourismus geplant ist. Dabei wird ein großes Augenmerk auf die regionaltypische Vermarktung der Produkte wie zum Beispiel Apfelsaft oder Weidefleisch gelegt. Eng mit den Zielen der regionaltypischen Vermarktung ist das Projekt „Heimat auf'm Teller“ verknüpft. Bei diesem Projekt nehmen 34 Bauern und 16 Hotel- und Gaststättenbetriebe teil, die sich verpflichtet haben, traditionelle Gerichte und Speisen aus regionaltypischen Produkten anzubieten. Eine spezielle Plakette an den Restaurants informiert die Gäste über das Programm, und jedes Restaurant ent-

18 Vgl. Naturschutzzentrum Wengleinpark, Regional genießen in der Hersbrucker Alb, Hersbruck 1998, S. 12.

wickelt eine eigene Speisekarteneinlage, auf der ausschließlich Gerichte aus regionalen Produkten angeboten werden. Das Projekt fördert also landwirtschaftliche Betriebe und Gastwirte, die kurzen Wege zwischen Erzeugern und Verbrauchern sorgen für frischere und gesündere Speisen.<sup>19</sup> Hersbruck hat zudem eine Kinderkochschule namens „Miniköche“ eingerichtet, um die Ernährung der Kinder und Jugendlichen in diesem Sinne zu beeinflussen.

Deutschlands zweite Slow City, Waldkirch, hat sich hinsichtlich sozialen Engagements und Bürgerbeteiligungen einen Namen gemacht. Die 20.000 Einwohner zählende Schwarzwaldstadt nahe Freiburg wurde 2004 beim Bundeswettbewerb „Soziale Stadt“ für ihr integratives soziales Engagement ausgezeichnet. Dabei wurde das Projekt „Das rote Haus“ hervorgehoben, in dessen Rahmen eine ehemalige Obdachlosenunterkunft in ein innovatives Stadtteilzentrum umgebaut wurde. Waldkirchs Slow-City-Projekte werden nicht nur von der Stadtverwaltung unterstützt, sondern auch von einer aktiven Bürgerschaft, Vereinen und vor allem von mittelständischen Unternehmen. Aus diesem Grund wurde Waldkirch als Modellregion im Rahmen des Projekts „Corporate Citizenship“ benannt, bei dem das zivilgesellschaftliche Engagement von Bürgern, Vereinen und Unternehmern untersucht wird.<sup>20</sup>

Überlingen ist das jüngste Mitglied der deutschen Slow Cities. Ausschlaggebend für die Zertifizierung war die Tatsache, dass die Stadt sich als gentechnikfreie Zone versteht. Ein grünes Schild an den Ortseingängen weist die Besucher auf diesen Status hin. Rund 70 Landwirte aus überwiegend konventionell produzierenden Betrieben der Gemeinde Überlingen und der angrenzenden Gemeinden Owingen und Sipplingen haben im März 2004 eine Selbstverpflichtungserklärung unterzeichnet, in der sie festschreiben, kein gentechnisch verändertes Saatgut auf ihren rund 5.000 Hektar Land auszusäen. Die Vertreter der Stadtverwaltung sehen in der Slow-City-Mitgliedschaft großes Potenzial für die Entwicklung des Tourismus.<sup>21</sup> Hierbei geht es ihnen vor allem darum, unter den Touristen, die statistisch gesehen zu immer kürzeren Besuchen neigen, ein Bewusstsein für Langsamkeit und Lebensfreude zu vermitteln. Im Gegensatz zu Hersbruck und Waldkirch hat sich die Slow-City-Philosophie in Überlingen noch nicht weitreichend etabliert. Aus den Gesprächen ging hervor, dass sich die Zertifizierung noch nicht unmittelbar programmatisch umgesetzt wurde.

In Großbritannien gibt es inzwischen drei Slow Cities: Ludlow, Aylsham und Diss. Aylsham unterscheidet sich von den italienischen und deutschen Slow Cities vor allem dadurch, dass es auf Touristen eine nur geringe Anziehungskraft ausübt. Die Stadt zählt allerdings zu den sogenannten „market towns“ und hat eine Anzahl von lokal

19 Zusätzliche Information über das Projekt sind auf der folgenden Internetseite zu finden: <http://www.heimat-aufm-teller.de>

20 Die Studie wird durch das Zentrum für zivilgesellschaftliche Entwicklung, dessen Träger die Evangelische Fachhochschule Freiburg ist, durchgeführt.

21 Interview mit städtischen Vertretern und Vertretern der Tourismusindustrie, 01.06.2005.

ansässigen Unternehmen, Restaurants und Cafés. Mit Ausnahme des größten Supermarkts gibt es keine überregionalen Läden oder Fast-Food-Ketten. Das mittelalterliche Stadtbild von Aylsham ist durch drei große öffentliche Plätze, einem Friedhof, einem Marktplatz und einem historischen Bogenschießplatz geprägt. Im Gegensatz zu den Slow Cities in Deutschland, deren Bewerbung und Zertifizierung lokal initiiert und koordiniert wurde, ging die Beteiligung von Aylsham und Diss von der regionalen Planungsbehörde aus. Aylsham wurde 2004, Diss im Jahr 2006 zertifiziert. Die dritte Slow City in England, Ludlow, hat sich zu einem beliebten Ziel für Touristen entwickelt. Ausschlaggebend dafür war die Attraktivität der Stadt für Gourmetrestaurants, die von den niedrigeren Grundstückspreisen in Ludlow angelockt wurden. Drei Restaurants in Ludlow haben sich inzwischen die begehrten „Michelin Sterne“ verdient. Ludlow liegt im Landkreis Shropshire, der für seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse und mittelständischen Betriebe bekannt ist. Ludlow hat sich als Veranstalter von Festivals, die regionaltypische Produkte und Speisen in den Vordergrund stellen, einen Namen gemacht.

## 6. Schlussbemerkungen

Ulrich Beck schreibt, dass im Zeitalter der Globalisierung eine neue Zielbestimmung nötig ist, die kulturelle, politische und ökonomische Aspekte unserer Gesellschaft neu definiert. Beck schlussfolgert, dass Differenzierung belohnt wird und daraus die Möglichkeit entsteht, regionale Besonderheiten zu fördern.<sup>22</sup> Ökologische und individualisierte Produkte, die Re-Regionalisierung von Märkten und die Philosophie der kurzen Wege sind Bestandteile dieser neuen Zielbestimmung. Produktbiographien werden durch die Globalisierung immer wichtiger, da die „erste Moderne“ ein Ende der Massenproduktion mit sich brachte und die „zweite Moderne“ nach neuen Zielen und Gegenbewegungen sucht.<sup>23</sup> Slow Food und Slow City sind Ausdruck dieser Neudefinition und stellen ein neues Modell für eine Stadtentwicklung dar, die Städten helfen wird, Nischen zu entwickeln und für Lebensqualität in einer immer hektischer werdenden Welt zu sorgen.

In den deutschen Städten schließt die Slow-City-Bewegung an die Prozesse der Agenda 21 an. Dabei werden unter einem neuen Label ähnliche Ziele aufgegriffen und umgesetzt. Der transnationale Austausch im Slow-City-Netzwerk darf nicht unterbewertet werden. Die italienischen Städte lernen von den deutschen Mitgliedern vor allem in der Umweltplanung. Die deutschen Mitgliedsstädte wiederum erhalten von ihren italienischen und englischen Nachbarn Ideen vor allem hinsichtlich der Wechselbeziehung von Ernährung und Stadtplanung. Indes ist der Erfolg einer Slow City nicht vorprogrammiert. Vielmehr bestehen bestimmte Voraussetzungen, die für eine erfolgreiche

22 Vgl. U. Beck, Was ist Globalisierung?, Frankfurt 1997, S. 238.

23 Vgl. H. Böhme, Städtebau im Wandel, in: Die Alte Stadt 32 (2/2005), S. 101 ff.

und aussagekräftige Mitgliedschaft in der Vereinigung wichtig sind. Die untersuchten Städte waren bereits bei der Bewerbung für die Slow-City-Zertifizierung aktiv an Programmen beteiligt, die darauf abzielen, die städtische Lebensqualität zu fördern. Darüber hinaus haben die Slow Cities visionäre Bürgermeister und sind von einer aktiven Bürgerschaft gekennzeichnet. Wichtig ist auch, dass die Städte einen gewissen wirtschaftlichen und finanziellen Wohlstand besitzen und ein postmaterielles Milieu entwickeln. Des Weiteren ist erfolgskritisch, dass die Slow Cities die Abhängigkeiten von Stadt und Land zu ihrem Vorteil entwickeln. Chiavennas Violino wäre nicht ohne die lokalen Ressourcen und Kenntnisse *und* der externen Nachfrage der Städter zu einem kulinarischen Verkaufsschlager geworden. Das Kosmopolitische scheint für die Entdeckung der provinziellen Besonderheiten maßgebend. Die Bewahrung von Traditionen, Gerichten und Nahrungsmitteln – wie es das Ziel von Slow Food und Slow City ist – ist nachhaltig davon bestimmt, inwiefern das Lokale von Außen entdeckt wird.

Gerade hier im Spannungsfeld zwischen Provinzialität und Internationalität bestehen die Möglichkeiten, aber auch die Gefahren der Slow-City-Bewegung. Die kleinen, charmanten Slow Cities könnten, wenn sie zu erfolgreich sind, von Touristen überrollt werden. Je mehr diese Städte ihre Lebensqualität und Langsamkeit preisen und hervorheben, desto mehr besteht die Gefahr, dass sie sich schneller verändern, als ihnen lieb ist. Es könnte sein, dass Grundstückspreise in die Höhe steigen und die authentischen Cafés und Restaurants ihren Charakter verlieren. Orvieto zum Beispiel wird zur Wahlheimat für Pendler nach Rom und für jene, die es sich leisten können, über Telearbeit mit London, New York oder Tokio verbunden zu sein. Gentrifizierungsprozesse könnten möglicherweise einsetzen. Der Erfolg der Bewegung kehrt die Position der Slow Cities um und bezieht sie immer mehr in die globalen Netzwerke ein, von denen sie einst ausgeschlossen waren. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn die Bewegung sich weiter ausbreitet, ubiquitär wird und viele Städte – auch jene, die ursprünglich nicht zu den attraktiven und charmanten Ausflugsorten gehörten – mit einbezieht.

## Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien

### 1. Vorbemerkungen

Der Beitrag soll für die nachfolgenden Themen in diesem Heft einen skizzenhaften Überblick über die Entwicklung der Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien seit dem Zweiten Weltkrieg geben. In der Zeit des Faschismus waren die Städte Italiens zahlreichen urbanistischen Maßnahmen und Eingriffen in die bestehende Stadtstruktur unterworfen.<sup>1</sup> Hinzu kamen intensive Neubauprogramme wie die Städtegründungen in den pontinischen Sümpfen. Nach Kriegsende jedoch kehrten die italienischen Städte zu einer Planungskultur zurück, die im Rahmen aktueller gesellschaftlicher Entwicklungen frei sein wollte von den Absichten politischer Repräsentationsansprüche. Sie sahen sich wieder den disziplinären Aufgaben einer Stadtentwicklung verpflichtet, wie sie sich vor dem Krieg etabliert hatte. Leitbild der ersten Nachkriegsjahre war vor allem die „Charta von Athen“, deren Grundsätze 1933 formuliert worden waren. Als vorbildhaft galten auch die Pläne Patrick Abercrombies für das „London County“ von 1943 bzw. für die „London Region“ von 1944. Doch waren es weniger diese internationalen Impulse, die dazu führten, dass eine Stadt wie Mailand bereits mit Kriegsende 1944/45 einen neuen Plan als Wiederaufbauplan formulierte.<sup>2</sup> Grundlage für ein solch frühes Planungskonzept war vor allem das noch in den Kriegsjahren am 17. August 1942 nach jahrelanger Debatte erlassene italienische Städtebaugesetz, das damit bei Kriegsende für den Wiederaufbau als Planungsinstrument parat lag.

Ähnlich im Ansatz hatte auch die kommunale Verwaltung der 1943 noch heftig bombardierten Stadt Turin 1944 über die Ausschreibung eines Wettbewerbs für einen neuen General-Bebauungsplan diskutiert, dessen Auslobung schließlich 1948 erfolgte. Die Bewertung der eingereichten Arbeiten war von langen und heftigen, auch polemischen Auseinandersetzungen unter den maßgeblich beteiligten Planern geprägt, darunter der dominanten Persönlichkeit von Giovanni Astengo.<sup>3</sup> In diesem „Streit“ ging es vorrangig um die prinzipielle Frage der Priorität von Theorie und Praxis.

1 Vgl. hierfür exemplarisch den Beitrag zu Bozen von Karin Lehmann in diesem Heft.

2 Zum Wiederaufbauplan für Mailand vgl. *M. Grandi / A. Pracchi*, Milano. Guida all'architettura moderna, Bologna 1980, S. 232 sowie *P. Debold*, Staatliche Planung im Agglomerationsprozess, Mailand 1950-1978, Dortmund 1980, S. 62-64.

3 Vgl. hierzu *P. Scrivano*, The elusive polemics of theory and practice: Giovanni Astengo, Giorgio Rigotti and the post-war debate over the plan for Turin, in: *Planning Perspectives*, 15 (2000), S. 3-24.

## 2. Planungsinstrumente, Positionen

*1870-1945:* Bereits seit den 1870er Jahren gab es in Italien die Vorschrift für Gemeinden, Generalbebauungspläne aufzustellen. In Rom beispielsweise wurde solch ein erster Plan bereits 1873 entworfen und debattiert. Zehn Jahre später wurde er per Gesetz angenommen. Auch seine Fortschreibung aus dem Jahre 1906 wurde 1909 gesetzlich verankert. Eine weitere Variante zum Plan für Rom stammt aus dem Jahr 1926, die wiederum drei Jahre später als Gesetz verabschiedet wurde. Im Jahr 1935 wurde als Maßnahme Mussolinis das Gebiet der Stadt Rom großflächig erweitert, wodurch neue Flächen von enormen Ausmaßen für eine zukünftige Entwicklung in das Stadtgebiet integriert wurden. Zur Aufstellung eines entsprechenden Plans kam es erst im Jahr 1953. Die öffentliche Debatte darüber dauerte bis zu dessen Verabschiedung im Jahr 1962. Doch schon zwei Jahre später musste das Planwerk durch ein neues Programm für den sozialen Wohnungsbau ergänzt werden.

Da Stadtentwicklungspläne in Italien stets einem intensiven öffentlichen Aushandlungsprozess unterworfen sind, erstrecken sich die institutionellen Diskurse über deren Erstellung in der Regel über längere Zeiträume.

Das nationale Städtebaugesetz von 1942, das noch vor dem Hintergrund eines zukünftigen Ausbaus Roms als „imperiale“ Metropole entstanden war, wurde schließlich im Jahr 1962 unter einer Mitte-Links-Regierung von einem neuen Städtebaugesetz abgelöst, das im Jahr 1967 als eine Variante durch das Parlament novelliert und mit Kriterien für die Aufstellung weiterer städtebaulich notwendiger Planungsinstrumente - insbesondere Plänen für einen sozialen und ökonomischen Wohnungsbau (PEEP) - ergänzt wurde. Damit war Italien einerseits instrumentell für städtebauliche Aufgaben gerüstet, doch forderten die Entwicklung auf dem Bodenmarkt sowie das urbane Wachstum und der zunehmende Verkehr stets Anpassungsverfahren, die andererseits politisch nur in sehr lang andauernden Aushandlungsprozessen durchsetzbar waren.

*Nachkriegszeit:* Nach dem Krieg hatten sich die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung deutlich geändert. Es galt dem stark zunehmenden Verkehr in den Städten Raum zu geben und ihn vor allem in den Altstadtkernen verträglich zu lenken. Ebenso musste der Wohnungsneubau gefördert werden, denn auf diesem Sektor herrschte nach dem Krieg ein enormer Nachholbedarf, da unter Mussolini die Tertiärisierung der Stadkerne - der Umbau innerstädtischer Gebiete zu Verwaltungs- und Geschäftszentren - in der Regel zur Verdrängung der Wohnbevölkerung geführt hatte, ohne dass genügend neuer Wohnraum zur Verfügung gestellt worden war. Auch Abriss oder die Anlage von Straßendurchbrüchen hatten den Bestand reduziert, was zu Überbelegungen, unerträglichen Verdichtungen in bestehenden Quartieren sowie teilweise zu illegalen Wohn- oder Barackenbaumaßnahmen geführt hatte. Zugleich bedurfte auch vernachlässigte Wohnbausubstanz in den Städten einer dringenden Erneuerung.



Zu großen Kriegsschäden und Zerstörungen in Stadt und Land hatte auch die sich in den beiden letzten Kriegsjahren nur langsam von Süd nach Nord des Landes verlagernde Front beigetragen. Der Wiederaufbau erfolgte auf der Basis eines nationalen Gesetzes zur Beseitigung von Kriegsschäden vom 1. März 1945. Grundlage im Rahmen der Gesetzgebung von 1942 waren so genannte Wiederaufbaupläne für zerstörte Gebiete oder für Wohngebiete mit besonders hoher Bevölkerungsdichte. Diese ergänzten die kommunalen Generalbebauungspläne. Zudem waren für den Wiederaufbau häufig die Anwendung von Enteignungs- oder Umwidmungsverfahren erforderlich, um in den Städten über entsprechende Flächen als Bauland verfügen zu können. In mittleren und kleinen Städten hatten diese Pläne oft die Funktion eines Regulierungs- oder Generalbebauungsplanes, da längst nicht alle Kommunen des Landes bei Kriegsende und auch danach über einen entsprechenden Gesamtentwicklungsplan verfügten.

Etliche der Städtebauer und Architekten hatten sich durch ihre Aktivitäten während des Faschismus für eine Fortsetzung ihrer Tätigkeit nach 1945 disqualifiziert. Manche fielen als Juden den deutschen Vernichtungsmaßnahmen zum Opfer. Die meisten hingegen konnten ihre Tätigkeit in den Nachkriegsjahren weiterführen - unabhängig davon, ob sie dem Lager der „Traditionalisten“ oder dem der „Modernisten“ angehörten. Letztere hatten immerhin schon früh analog der Entwicklung im Norden Europas entsprechende Positionen eingenommen und sich nicht allein dem konventionellen Formenkanon der „Traditionalisten“ Mussolinischer Propaganda-Architektur verschrieben. Dies dürfte auch auf die Gründung eines „Nationalen Instituts für Urbanistik“ (Istituto Nazionale di Urbanistica, INU) im Jahre 1930 zurückzuführen sein, in dem Mitglieder beider Richtungen vertreten waren. Dieses Institut konstituierte sich im Jahr 1960 neu und nahm die Funktion einer „Kammer“ ein. Die Kontinuität zwischen Kriegs- und Nachkriegszeit lag auch darin begründet, dass sich Argumente und Positionen nicht zwangsweise unterscheiden mussten, da diese bereits vor Kriegsende nicht nur politisch diktiert waren, sondern bereits fach- und problemorientiert diskutiert wurden und somit auch nach dem Krieg gewisse Gültigkeit hatten.<sup>4</sup> Probleme in der Praxis erzeugte nach dem Krieg jedoch vor allem die Tatsache, dass ein unerwartetes industrielles Wirtschaftswachstum zu einer nationalen Bevölkerungsumverteilung führte: Die im Vergleich zu Nordeuropa eher späte, dann aber rasche und intensive Industrialisierung insbesondere im Norden des Landes führte zu einer De-Urbanisierung ländlicher Gebiete im Süden und setzte innerhalb des Landes Migrationsprozesse in Gang,<sup>5</sup> die den traditioneller Planungsprozessen eine eigene Dynamik auf dem Boden- und Wohnungsmarkt entgegensetzten. Eine Schwächung der Planungsinstru-

4 Mamoli und Trebbi sprechen in diesem Kontext von einer „Katharsis für Kontinuität und Erneuerung“, in: M. Mamoli / G. Trebbi, *Storia dell'Urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra*, Roma-Bari 1988, S. 83.

5 Vgl. auch die massive Zuwanderung von „Gastarbeitern“ in die damals junge Bundesrepublik Deutschland.

mente in ihrer ordnenden Wirkung sowie eine Schwächung der planenden Verwaltung in den Städten und Gemeinden war damit vorprogrammiert. In der Folgezeit wurden in zahllosen Fällen bestehende Planungen umgangen. Damit war auch dem „Klientilismus“ Vorschub geleistet, dem „dritten Weg“ im italienischen Planungswesen.

### 3. Anfänge der Stadterneuerung

*Stadterneuerung 1865-1930:* In Italien spielten Aspekte der Stadterneuerung schon frühzeitig eine gewichtige Rolle. Bereits im Jahr 1865 wurden Fragen der Stadtsanierung diskutiert, als versucht wurde, städtebaulichen Missständen durch Erlass eines entsprechenden Sanierungsgesetzes Einhalt zu gebieten. Anlass zu dieser Diskussion bot Neapels Altstadt, in der zu jener Zeit die Cholera in dramatischer Weise ausgebrochen war. Im Rahmen einer parlamentarischen Debatte um eine entsprechende Gesetzgebung wurden zwei Planungsinstrumente ins Leben gerufen: Mit dem Mittel eines Flächennutzungsplans, bzw. eines Stadterweiterungsplans sollten die räumliche Ordnung und die Nutzung der Flächen festgelegt und mit dem Erlass eines Städtebaugesetzes deren Durchsetzung ermöglicht werden.<sup>6</sup> Dieses Städtebaugesetz konzentrierte sich zu diesem Zeitpunkt vorrangig auf Fragen der Hygiene. Fortgesetzt wurde diese Debatte in den 1880er Jahren in Rom, wo es um städtebauliche Ordnungsmaßnahmen ging. Geplant wurden damals der Straßendurchbruch der Via del Corso zwischen Piazza Venezia und Castel S. Angelo sowie die Sanierung des römischen Ghetto.

Waren technische Fragen des Stadtumbaus, der Hygiene, der Finanzierung und Entschädigung sowie der rechtlichen Probleme anfangs leitend für die Diskussion, kamen nach der Jahrhundertwende Fragen nach der Gestaltung der zu sanierenden Gebiete innerhalb der bestehenden Stadtstruktur hinzu. Gustavo Giovannoni (1873-1947)<sup>7</sup> gehörte ähnlich wie Cornelius Gurlitt, Alois Riegl oder Georg Dehio und zu jener zunächst noch kleinen Gruppe von Architekten und Städtebauern, die gewiss auch unter Einfluss von Camillo Sitte im Bestand der Stadt nicht nur das verschlissene Alte sah, sondern ein bauliches Erbe erkannte, für das im Falle einer Sanierung oder der Ergänzung durch Neubauten eine integrative Bauweise gefordert war. Diese hatte sowohl die Ästhetik der alten Stadt wie die der Stadtlandschaft zu respektieren und zugleich Rücksicht zu nehmen auf den Straßenraum mit dessen oft reizvollen Perspektiven, auf die Entwicklung der Dachlandschaften sowie auf geographische und topographische Gegebenheiten. Gustavo Giovannoni gehörte als Gründer und Leiter der römischen Architekturfakultät zu den einflussreichen Persönlichkeiten der italienischen Architek-

6 G. Piccinato, Hygiene und Stadt-Umbau. Das Spannungsfeld zwischen Staat, Gemeinden und privaten Unternehmern: Rom als Beispiel, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel 1995, S. 97-113.

7 Vgl. hierzu auch den Beitrag von Anna Laura Palazzo in diesem Heft.

tur- und Städtebauszene jener Jahre. Aufgrund des enormen Stadtwachstums als Folge der Industrialisierung beschäftigte ihn besonders die Frage nach dem Umgang mit jenen Quartieren der alten Städte, die den infrastrukturellen Standards der Moderne nicht mehr genügten und die deshalb bei Stadterweiterungen besonders von Veränderungen bedroht waren. Aufgrund seiner Nähe zum Faschismus und seiner eigenständigen Interpretation vom Umgang mit Stadtlandschaften war Giovannoni später „in Vergessenheit“ geraten. Erst Françoise Choay hat ihn Mitte der 1990er Jahre in ihrer Arbeit über die Allegorie des Erbes wieder in die Diskussion gebracht.<sup>8</sup>

*Stadterneuerung und Wohnungspolitik:* In den 1970er Jahren ist Italien wiederum als Vorreiter für Ideen der Stadterneuerung international bekannt geworden. Aufgrund einer damals ungewöhnlichen Erneuerungspolitik war die Stadt Bologna international zum Mekka für Planer geworden. Doch schon zuvor zeichnete sich eine Wende ab, als eine angemessene nationale Strategie unter dem Motto „la lotta per la casa“ („Der Kampf für eine Wohnung“) in der Wohnungspolitik gefordert wurde und Staat und Kommunen mit der Forderung nach der Beseitigung städtebaulicher Defizite und des enormen Mangels im Wohnungssektor konfrontiert waren. Zu dieser Zeit waren für die europäische Linke Italien und Frankreich politische Vorbilder für eine neue Städtebaupolitik und damit Anlass zur Neugierde. Der Kampf um eine effizientere Wohnungspolitik spielte hierbei eine zentrale Rolle.

Trotz der Existenz des etablierten Planungssystems war in Italien in den Nachkriegsjahren eine Entwicklung zu verzeichnen, in der die Theorie zwar sehr elaboriert war, die Stadtentwicklung in der Praxis jedoch erhebliche Mängel aufwies. Mit Beginn der 1960er Jahre wurden die Defizite im Bereich der Planung bereits offenkundig, als aufgrund massiver Interessen der Bodenspekulation einige Planungsverwaltungen nahezu handlungsunfähig geworden waren - in besonderem Maß auch die Stadt Rom.<sup>9</sup>

Die verarmte Landbevölkerung aus dem Süden des Landes wanderte zunehmend in die nationalen und internationalen Ballungs- und Industrieregionen, da die agrarische Struktur des Südens mit geringen Ertragsmöglichkeiten, technischer Rückständigkeit und veralteten Familienstrukturen gegenüber dem industrialisierten Norden geringere Existenzmöglichkeiten bot. Eine Stadt wie Rom mit ihrem damaligen Bedarf an billigen, vor allem saisonal nachgefragten Arbeitskräften im Bausektor diente oft als erstes, nahe gelegenes Ziel dieser Wanderungsbewegung. Die Stadt hatte für diese Arbeitskräfte zu diesem Zeitpunkt allerdings keinen billigen Wohnraum anzubieten, was zur Folge hatte, dass ein Großteil der Migranten am Rande der Stadt illegal siedelte.<sup>10</sup> Dies

8 F. Choay, *Das architektonische Erbe. Eine Allegorie*, Gütersloh 1996.

9 Vgl. I. Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica*, Torino 1962/1971, S. 321-342.

10 Manchem wird auch Pier Paolo Pasolinis Film jener Jahre über die römische Peripherie, „Mamma Roma“, noch in Erinnerung sein; vgl. auch U. von Petz, *Zur Entwicklung der römischen Peripherie*, in: V.Kreibich u.a., *Rom - Madrid - Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie*, Dortmund 1993, S. 21-34.

führte zu einem spontanen und unkontrollierten Wachstum der Peripherie, dem auch mit Planung nicht zu begegnen war.<sup>11</sup>

Die anhaltende Verknappung des städtischen Wohnraumangebotes in der Hauptstadt und den nördlichen Industriestädten verstärkte den Diskurs um die mangelhafte Wohnungsversorgung und die defizitäre Wohnungspolitik ganz allgemein im Land. Bald dominierte sie auch die Debatte um die politische Nicht-Aufarbeitung des Faschismus. Daher geriet die Politik in diesen Jahren unter die Devise der „lotta per la casa“, der politischen Forderung für einen aktiven öffentlichen Wohnungsbau - nicht zuletzt auch, um der massiven Spekulation, die die kritische Situation auf dem Wohnungsmarkt mit sich brachte, Einhalt zu gebieten.

Infolge dieser Entwicklung verzögerte sich zunächst auch eine Neuformulierung der inzwischen veralteten „piani regolatori“, deren Aktualisierung gesetzlich vorgesehen war, aber als Aufgaben der lokalen Verwaltungen allenthalben in die Falle politischer Blockaden geraten waren und somit weitgehend als Planungsgrundlage der Stadtentwicklungspolitik für den Wohnungsneubau fehlten.

*Der Fall Bologna.* Um 1970 wurde die Stadt Bologna von einer kommunistisch-sozialistischen Koalition regiert. Diese nahm sich des Themas der Stadtentwicklung und Wohnungspolitik an, das sie als zentrales Handlungsfeld städtischer Belange erkannt hatte. Eingeläutet wurde diese Politik mit einer öffentlichen Stadtrats-Sitzung im Oktober 1970. Die Stadt hatte zwar auch Wohnungsneubauprogramme in Planung sowie den Bau eines neuen gigantischen, kompakten Stadterweiterungs- und Verwaltungsprojektes vorgesehen, eines „centro direzionale“ samt einer dafür erforderlichen aufwändigen Erschließungsstruktur in der Peripherie der Stadt. Doch gerade dieses mächtige Projekt des international renommierten Architekten Kenzo Tange erzeugte lokalen Widerstand, mit der Folge, dass diese Planung tatsächlich in Frage gestellt und Alternativen diskutiert wurden. Es gelang, die Abkehr von dieser Planung zu vollziehen und sie durch eine Stärkung der bestehenden Altstadtquartiere mit dem Mittel eines Erneuerungsprogramms zu ersetzen, bei dem die Planer erstmals auf den Erhalt des Bestandes zielten, anstatt Abriss- und Neubaupolitik zu betreiben. Zugleich beabsichtigten sie, über die politische Stärkung der Quartiere durch eine intensive Bewohnerbeteiligung die Bewohner für das Projekt zu gewinnen, wobei die hierfür eingerichteten Quartiersvertretungen analog zu den lokalen Gruppierungen der Parteien zusammengestellt wurden. Außerdem wurden die lokalen administrativen Einrichtungen dezentralisiert und in die zu erneuernden Quartiere integriert. Damit war es möglich, den historischen Bestand der Stadt, der zugleich einer typologischen Untersuchung unterzogen wurde, als Feld politischer wie fachlicher Aufmerksamkeit zu interpretieren. Mit der Sanierung des historischen Wohnbaubestands konnte die Stadt ihre historische Struktur erhalten und die Sanierung gleichzeitig mit dem Förderprogramm des

11 Vgl. hierzu P. Debold / U. von Petz, Die Slums von Rom, in: Süddeutsche Zeitung, Feuilleton, Ostern 1971.

sozialen Wohnungsbaus verknüpfen. Auf diese Weise wurde der historische Bestand dem freien Wohnungsmarkt entzogen. Leerstehende Klosteranlagen und andere große historische Anlagen wurden als Zentren für die lokale Verwaltung, als Schulen, Quartiersbibliotheken oder Kindergärten umgenutzt. Damit bot man den Bewohnern des Quartiers eine Alternative zur Abwanderung in die Neubaugebiete der Peripherie und stärkte zugleich die Altstadt.<sup>12</sup>

Die Erfahrungen Bolognas blieben nicht auf die Stadt beschränkt, sondern flossen in verschiedene damals bestehende Gesetze ein,<sup>13</sup> die es den Kommunen zunächst allgemein ermöglichten, Flächen für den sozialen Wohnungsbau zu enteignen, um damit eine Quote von 30 % des aktuellen Wohnungsbedarfs zu decken.

Die Stadterneuerungs- und Wohnungspolitik Bolognas wurde seinerzeit nicht nur europaweit zum Vorbild für die Rückbesinnung auf die Qualitäten einer bewohnten Bürgerstadt und zugleich Gegenbild zu den damals gängigen, kompakten und teuer angebotenen Neubauvierteln auf der grünen Wiese<sup>14</sup>. Die Stadterneuerungspolitik Berlins der 1980er Jahre, insbesondere die Projekte der Erneuerung der Mietskasernenstadt („IBA alt“), die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung zwischen 1984 und 1990 durchgeführt wurden, waren - neben der Einführung der Postmoderne aus den USA („IBA neu“) - sehr stark an dem „Bologneser“ Modell orientiert.

#### 4. Neue Planungsansätze in Stadtplanung und Stadterneuerung

Im Jahre 1997 verstärkten zwei weitere Maßnahmen den Wandel in der italienischen Planungskultur. Eine erste Maßnahme bestand darin, dass Planung nicht mehr nur auf nationaler und der kommunaler Ebene betrieben wurde, sondern durch die Stärkung der Regionen eine mittlere, dritte Ebene stärker mit einbezogen wurde. Damit wurde das Planungssystem flexibler, da der Dialog mit der nächst höheren Instanz verkürzt wurde. Entscheidungen konnten auf diese Weise schneller getroffen werden. Eine zweite Maßnahme ging auf die Politik der Europäischen Union zurück, die mit eigenen Programmen („URBAN“) Stadterneuerungsmaßnahmen zu fördern begann. Diese Programm-Angebote wurden in Italien eher zögerlich wahr- und angenommen. In der Summe zeigten sie letztlich nur kurzfristig Wirksamkeit. Das verwundert insofern, als das Land bereits eine erhebliche Tradition in der Frage des Umgangs mit historischen

12 Vgl. hierzu u.a. P. Debold / A. Debold-Kritter, Die Planungspolitik Bolognas - Stadtentwicklung und Stadterhaltung, in: *Bauwelt* 65 (1974), Heft 33, S. 1112-1133; H. Bodenschatz, Städtische Bodenreform in Italien. Die Auseinandersetzung um das Bodenrecht und die Bologneser Kommunalplanung, Frankfurt 1979; T. Harlander, Regionale Entwicklungspolitik in der Emilia Romagna, Frankfurt 1979; zu einer Einschätzung aus heutiger Sicht vgl. R. Mazzanti, Dreißig Jahre danach. Eine Politik der Erhaltung, der Sanierung und der Wiedergewinnung des Städtischen in Bologna. Aspekte einer Bilanz, in: Arbeitskreis Stadterneuerung (Hrsg.), *Jahrbuch Stadterneuerung* 2003, 239-248.

13 Das Gesetz no. 167 aus dem Jahr 1962 sowie das Gesetz no. 765 aus dem Jahr 1971.

14 Hier seien als Beispiele bundesdeutscher Planung Trabantenstädte wie das Märkische Viertel in Berlin, die Neue Vahr in Bremen oder Neuperlach in München genannt.

Altstädten aufzuweisen hatte. Bereits 1961 war innerhalb des nationalen Städtebauinstituts eine eigene Organisation für die Pflege der Altstädte geschaffen worden, die Nationale Vereinigung historischer Altstädte („Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici“, ANCSA), die sich speziell dem „Schutz und der Sanierung historischer Stadtkerne“ widmen sollte.<sup>15</sup> Dabei konzentrierten sich die Aktivitäten dieser Organisation jedoch vor allem auf Klein- und Mittelstädte wie im Falle der Städte Assisi und Gubbio, Teilen von Perugia, Ancona oder Vicenza auf den Erhalt deren historischer Stadtkerne, während die klassischen Stadterneuerungsprogramme vorrangig auf die Sanierung städtischer Wohnquartiere ausgerichtet waren. Die Frage der Schutzmaßnahmen für historische Städte war bereits auch anlässlich der großen Flutkatastrophen von Florenz und Venedig im Jahre 1966 in das Städtebaugesetz des Jahres 1967 aufgenommen worden.

Mit einem Gesetz aus dem Jahr 1998, das auf Maßnahmen der Requalifizierung von Städten zielt (Piani di Riqualificazione Urbana; PRU), hat sich eine weitere Praxis etabliert, die auf einer Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und dem privatem Markt basiert und als Ergänzung zur allgemeinen Stadtentwicklungsplanung verstanden wird: Mit diesem Instrument werden der private Markt stärker in eine kommunale Planungspolitik miteinbezogen und zugleich die Kommunen von der Aufgabe des „sozialen“ bzw. öffentlichen Wohnungsbaus teilweise entlastet. Damit wird eine partnerschaftliche Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Akteuren in der Stadtentwicklung wirksam („public-private-partnership“), wie sie sich international mittlerweile durchgesetzt hat.

In jüngerer Zeit setzen italienische Städten verstärkt auf die Politik der Erneuerung durch so genannte „Leuchtturmprojekte“ – etwa in Rom mit dem Bau des neuen Auditoriums durch Renzo Piano, der Neugestaltung des Forums des Augustus durch Richard Meier. In Genua nutzte man die Ausrichtung einer EXPO und in Turin die der Olympiade,<sup>16</sup> um Maßnahmen der Stadterneuerung zu realisieren.<sup>17</sup> Auch diese „Leuchtturmprojekte“ dienen verstärkt der Reparatur der historischen Stadt und ihrer öffentlichen Räume, wobei der Wohnungsbau in der Regel noch immer dem privaten Wohnungsmarkt überlassen bleibt, wodurch nach wie vor das Wachstum in der Peripherie gefördert wird. In den letzten Jahren haben sich jedoch auch außerhalb der Requalifizierungspläne (PRU) zahlreiche andere Möglichkeiten und Typen städtebaulicher Projektplanungen ergeben, die weniger als „Pläne“, sondern eher als „Programme“ firmieren. So genannte Quartiersverträge etwa, mit denen auf Quartiersebene städtebauliche Aufwertungsprojekte von lokaler Verwaltung und privaten Akteure gemeinsam betrieben werden. Mittlerweile wurde den Regionen auch die Aufstellung von Stadtentwicklungsplänen übertragen. Damit veränderte sich in vielen Regionen

15 P.E. Falini, Vom Schutz zur Erneuerung: Die Politik der „Associazione Nazionale Centri Storico Artistici“ in Italien, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1996, 159-171.

16 Vgl. hierzu auch den Beitrag von Harald Bodenschatz in diesem Heft.

17 Ein Beitrag von Francesca Sartorio zu Genua wird im Jahrbuch Stadterneuerung 2008 erscheinen.

die ursprüngliche Form des städtebaulichen Plans, der sich nun auf jeweils zwei Stufen darstellen kann, die sich insbesondere in ihrer Laufzeit unterscheiden: In der Emilia Romagna beispielsweise definiert ein Strukturplan für einen Zeitraum von zehn Jahren bestimmte Fixpunkte der Entwicklung, während in einem Umsetzungsplan mit der Gültigkeit von fünf Jahren die eigentlichen öffentlichen und privaten Entwicklungsmaßnahmen sowie die Modalitäten seiner Umsetzung festgelegt sind. Dennoch sind die suburbanen Dörfer und Siedlungen in diffuser Weise gewachsen. Auch die Tertiarisierung der historischen Zentren hat weiter zugenommen - nicht zuletzt durch den Tourismus oder den verstärkten Ausbau als Universitätsstandorte wie beispielsweise im Fall von Bologna oder Ferrara.

In jüngster Zeit sieht man neue Probleme auf die historischen Städte zukommen: Verkehrsprobleme ebenso wie Probleme der Luftverschmutzung, der Verschmutzung des öffentlichen Raumes etc. Die traditionellen Bewohner der historischen Stadt nehmen weiterhin ab, „city-users“ hingegen, wie Pendler, Touristen und in Universitätsstädten Studenten nehmen zu. Auch hat eine neue Zuwanderungswelle aus der „Dritten Welt“ die historischen Zentren erreicht, weil in dem historischen, kleinteiligen, wenig modernisierten Wohnungsbestand die Mieten gering und die Wege kurz sind. Das bedeutet, dass der öffentliche Verkehr flexibilisiert, ausgebaut und angepasst werden muss, dass Fragen der Sicherheit stärker zu beachten sind, dass die Planung auf soziale Veränderungen reagieren muss. Und schließlich gilt es zunehmend, neue Nutzungen für innerstädtische Brachflächen zu definieren, die sich eben nicht immer als Standorte für mittelständischen Wohnungsneubau eignen, sondern neue Nutzungen einfordern. Immerhin lassen sich wenigstens theoretisch mit dem Planungsinstrument eines Requalifizierungsplanes (PRU) sowie den seit 2002 nutzbaren Quartiersvereinbarungen Mittel und Wege finden, innerhalb städtischer Quartiere eine Kombination von Nutzungen in Kooperation mit unterschiedlichen Planungsträgern zu realisieren.

Das alles wäre kaum möglich, wenn sich italienische Planer nicht auch an internationalen Beispielen orientieren würden. Denn nach wie vor werden Tendenzen und Projekte aus dem Ausland rezipiert und in die Konzeption von Planung einbezogen. Am deutlichsten lässt sich dies an dem neuen Stadtentwicklungsplan (*piano regolatore*) für Rom zeigen.<sup>18</sup> Hier haben die Autoren des Plans sich sehr genau nach aktuellen Entwicklungen umgesehen und die globale Zukunft urbaner Zentren recherchiert, sich über Auswirkungen weltweiter Netze informiert und neue Planungsansätze studiert, die heute den Diskurs bestimmen: Fragen sozialer Konflikte wie im Bereich der Umwelt, die Frage nach lokalen Auswirkungen der Globalisierung oder aktueller Re- wie De-Urbanisierungstendenzen, Fragen von Stadtökonomie und Mobilität, jüngere regionale Umbaubeiispiele wie die der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscherpark im Ruhrgebiet, Stadtgestaltungsfragen, Grünflächenplanung, neue Formen der Verwaltungsorganisa-

18 Il Nuovo Piano di Roma, in: URBANISTICA 116; Rivista semestrale, hrsg. vom Istituto Nazionale Roma, INU, Januar-Juni (gennaio-giugno) 2001.



tion. All das bildete in der Summe die Basis eines neuen Planungsansatzes bis hin zur Neubewertung des historischen Erbes, in dem erstmals in Rom auch die Qualitäten der noch bestehenden aurelianischen Mauer berücksichtigt und die Freiflächen der Stadtumgebung in ihrer landschaftlichen Qualität als kulturelles Erbe minutiös untersucht und als Potenzial bewertet wurden. Nachdem im 19. wie im 20. Jahrhundert für Rom immer wieder Pläne „geschrieben“ wurden, die eine aus planerischer Sicht auf die lokalen Zusammenhänge fokussierende Problematik aufzeigten, hat man nun mit einer neuen „Wissenschaftlichkeit“ die Potenziale dieser „Ewigen Stadt“ bestimmt und auf dieser Basis ein Entwicklungskonzept formuliert. Es liegt wie immer an der Politik, die notwendigen Kräfte für eine Umsetzung zu mobilisieren, wobei in der derzeit labilen politischen Situation Roms und Italiens sich allerdings wenig Chancen auf eine stringente Durchsetzung bieten. Als Planungsinstrument jedoch präsentiert sich dieser Plan wie kaum ein anderer auf der Höhe der Zeit hinsichtlich seines theoretischen und raumbezogenen planungswissenschaftlichen Anspruchs. Für andere Städte wie Mailand oder Palermo, aber auch für mittlere und kleinere Kommunen gilt ähnliches.

### 5. Fazit

Die Geschichte italienischer Stadtentwicklungsplanung und ihrer Politik ist lang und kompliziert, so dass an dieser Stelle nur Ausschnitte davon gezeigt werden konnten. Stadtplanung und Städtebau reflektieren stets sehr deutlich den Geist der Zeit, in der sie agieren. Und weil sich die Bedürfnisse ständig wandeln, verändern sich auch die Ziele, die Verfahren und die Adressaten. Städte werden heute zumindest teilweise nicht nur für die Bürger gebaut, sondern auch mit ihnen. Wie wichtig diese Beteiligung ist, hat schon die Stadterneuerung in Bologna gezeigt. Die Bindung der seinerzeit erneuerten Wohnungen an die Bedingungen eines sozialen Wohnungsbaus ist dort inzwischen abgelaufen, so dass die dortigen Quartiere fast schon wieder eines neuen Stadterneuerungsprogramms bedürfen, um gegen eine weitere Tertiarisierung der historischen Stadt, gegen den alltäglichen Verschleiß und die schleichende Umnutzung durch Geschäfte, gegen Büronutzung und Tourismus sowie die Abwanderung der Bevölkerung in die Peripherie eine neue Strategie zu setzen.

Dennoch ist die alte Stadt, gerade auch die Italiens, nach wie vor präsent. Sie ist der Ort alltäglichen Lebens, sie ist nach wie vor Zentrum von Gewerbe, Industrie und Handel, zentrale Punkt der ihr zugehörigen Landschaft und Landwirtschaft, Ziel des Tourismus, aber auch Träger von Kunst und Kultur - Essen und Trinken mit eingeschlossen. Die alte Stadt ist nicht nur in Italien nach wie vor ein Kapital, dessen Vernachlässigung sich eine Gesellschaft niemals leisten kann, es sei denn sie verzichtet langfristig auf ihr kulturelles Erbe und ihre Identität.<sup>19</sup>

19 Dank an Daniele Pini, Ferrara, für einige Hinweise und Präzisierungen zur jüngsten Entwicklung im Kanon italienischer Stadtplanungspraxis.

## **Stadtentwicklung zum Beispiel: Turin**

### ***Residenzstadt, Autostadt - und was nun ?***

#### **1. Vorbemerkungen**

Turin bedient nicht die deutsche Sehnsucht nach einer romantischen, mittelalterlichen italienischen Stadt mit schmalen, krummen Gassen, lauschigen Plätzen und pittoresken, uralten Gebäuden. Turins langgezogene Straßen und die großen, regelmäßigen Plätze, flankiert mit sich endlos wiederholenden gleichartigen Gebäuden und durchsetzt mit weitläufigen Kasernenarealen, erscheinen eher preußisch denn italienisch. Die Hauptstadt des Piemont gilt immer noch als graue Industriestadt, als Arbeiterstadt. Insbesondere als große Werksiedlung, als „company town“, als Heimat und Produkt eines einzigen Großunternehmens: Fiat.

Durch die Olympischen Winterspiele im Februar 2006 wurde das Bild der Autostadt allerdings etwas relativiert. Turin erschien in diesen Wochen als heitere, vitale Stadt mit kulturellen Ambitionen. Turin, so heißt es immer wieder, erneuere sich radikal. Die Stadt scheint sich einzureihen in eine Gruppe großer europäischer Städte, die den Abschied von der Industriegesellschaft aktiv gestalten – allen voran Barcelona und Manchester. Nach den Olympischen Spielen erwartet die Stadt weitere Großereignisse: den Weltarchitektentag im Jahre 2008 und die 150-Jahrfeier der italienischen Einigung 2011.

#### **2. Stadtbaugeschichte**

Für eine italienische Stadt ungewöhnlich wird Turin vor allem durch zwei vorindustrielle stadtbaugeschichtliche Schichtungen geprägt: durch die regelmäßige Anlage einer römischen Stadt und insbesondere durch die nicht minder regelmäßigen barocken Umbauten und Erweiterungen seit dem 17. Jahrhundert. Die Hauptstadt des Piemont ist eines der bedeutendsten und einflussreichsten europäischen Zeugnisse des absolutistischen Städtebaus. Dagegen war das mittelalterliche Turin noch eine glanzlose Provinzstadt, die kaum städtebauliche Spuren hinterlassen hatte. Im Schatten der Barockstadt steht bis heute auch die beachtliche Stadt des 19. Jahrhunderts, die mit ihren regelmäßigen Stadterweiterungen und breiten linearen Straßen (Corsi) das heutige Stadtbild entscheidend prägt.<sup>1</sup>

1 Zur Stadtbaugeschichte Turins vgl. A. Magnaghi/M. Monge/L. Re, Guida all'architettura moderna di Torino, Ristampa seconda edizione, Torino 2005; vor allem den darin abgedruckten kompakten

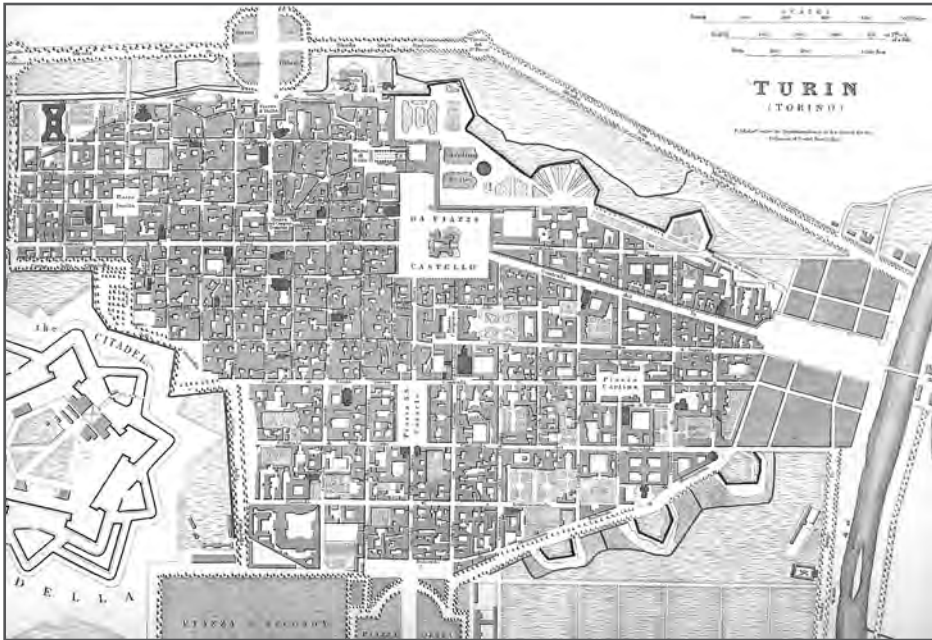


**Abb. 1: Karte von Turin, 1833.**

Unverkennbar ist die äußerst regelmäßige Stadtanlage; links von der Piazza Castello die ehemals römische Stadt mit dem Decumanus Maximus (Contrada di Dora Grossa) samt kleiner westlicher barocker Stadterweiterung entlang einer Achse mit der Piazza San Carlo im Zentrum; östlich eine weitere barocke Stadterweiterung mit der diagonalen Contrada del Po als Hauptachse (Quelle: M.C. Branch, *An atlas of rare city maps. Comparative Urban Design. 1830-1842*, New York 1997, S. 71).

Voraussetzung für die Gründung des römischen Castrum Julia Augusta Taurinorum in der Zeit um 28 v. Chr. war dessen strategische Lage unmittelbar am wichtigsten Alpenübergang nach Gallien. Noch heute sind die beiden römischen Hauptstraßen Cardo Maximus und Decumanus Maximus der nahezu quadratischen römischen Stadt im Grundriss ablesbar. Die ein wenig verloren in der Gegend herumstehende Porta Palatina erinnert unübersehbar an den römischen Ursprung Turins.

Eine Stadt von europäischer Bedeutung wurde Turin aber erst als Residenzstadt der Savoyer, eines französischen Herrscherhauses. 1563 verlegte Emanuele Filiberto seinen Herrschaftssitz von Chambéry nach Turin, 1584 begann der absolutistische Um- und Ausbau Turins zu einer der prächtigsten und größten Barockstädte Europas. Im Zuge dieses Ausbaus wurde der in der mittelalterlichen Stadt überkommene regelmäßige römische Stadtgrundriss aufgenommen und neu interpretiert. Nach Plänen von Ascanio Vitozzi entstand zunächst 1606 mit der durch den neuen Herzogspalast

Überblick: V. Comoli Mandracci, *La capitale per uno stato*, S. 317-43; vgl. weiter: V. Comoli Mandracci, *Torino*, Quinta edizione, Roma 2002.

dominierten Piazza Castello ein herrschaftliches Zentrum. Erstmals wurde hier das absolutistische Prinzip der Unterordnung der Einzelgebäude unter die städtebauliche Gesamtanlage durch ein strenges Regelwerk durchgesetzt, das für die einheitliche und sich wiederholende Gestaltung der Fassaden sorgte.

Von außerordentlich langfristiger Bedeutung war die Projektierung einer neuen Hauptachse, die sich quer zum römischen Decumanus Maximus legte: der heutigen Via Roma. Die neue Straße sollte den Herzogspalast samt der Piazza Castello mit einem neuen Stadttor (Porta Nuova) weiter im Süden verbinden und den Kern einer ersten barocken Stadterweiterung bilden. Die nach Plänen von Carlo di Castellamonte bis 1617 realisierte absolutistische Prachtstraße hat den Turiner Städtebau nachhaltig geprägt. Höhepunkt des neuen Hauptstraßenzuges war die streng symmetrisch geplante, großartige und weite Piazza Reale, heute Piazza San Carlo, welche die Altstadt mit der „Neustadt“ verband. Auch dieser Platz zeigt eine bis ins Detail kontrollierte Architektur, die das Einzelgebäude rigoros dem städtebaulichen Plan unterordnete. Der als räumliches Bindeglied fungierende Platz verweist auf ein weiteres Prinzip des absolutistischen Städtebaus in Turin: Ziel war nicht ein Nebeneinander, sondern ein Verfließen, eine Integration von Altstadt und Neustadt.

Der ersten südlichen barocken Stadterweiterung folgten im 17. und 18. Jahrhundert die große östliche und die kleinere westliche barocke Stadterweiterung. Zunächst wurde die östliche Neustadt nach Plänen von Amedeo di Castellamonte angelegt. Auch hier findet sich wieder eine prächtige, wegen der Brücke über den Po allerdings leicht diagonal versetzte zentrale Achse, die auf die Piazza Castello führt: die heutige Via Po, die ebenfalls von einer einheitlich gestalteten Häuserflucht begleitet wird. Die kleinere, westliche Stadterweiterung wurde 1702-13 realisiert. Ihre Hauptachse war der ehemalige Decumanus Maximus, die Verlängerung der nach 1736 erneuerten, einheitlich gestalteten und verbreiterten Via Dora Grossa, heute Via Garibaldi. Der barocke Ausbau Turins ist mit dem Werk von Architekten europäischer Bedeutung verknüpft: allen voran Guarino Guarini und Filippo Juvarra. Die spektakulär in Szene gesetzten Einzelbauwerke dieser Architekten ragen aus den uniformen Häuserfluchten der übrigen Stadt hinaus.

Das 19. Jahrhundert war in vielfacher Hinsicht ein Jahrhundert Turins. Zunächst eher negativ: Savoyen – seit 1718 zum Königreich von Piemont und Sardinien aufgestiegen – unterlag den französischen Revolutionsheeren, wurde 1800 Frankreich angegliedert und hatte 14 Jahre die Herrschaft Napoleons zu dulden. Auf Grundlage einer Anordnung des französischen Kaisers aus dem Jahre 1800 mussten die Festungsbauwerke der Stadt geschleift werden. Damit war die Voraussetzung für eine abermalige, nunmehr unbegrenzte Erweiterung Turins geschaffen. Noch unter Napoleon wurde eine Vielzahl großartiger Pläne zur Erweiterung der Stadt gefertigt, die insbesondere die Eingänge in die Stadt monumental gestalten sollten. Realisiert wurden sie aber erst in der Ära der Restauration der savoyischen Herrschaft, das heißt nach der Rückkehr von

**Abb. 2:**  
**Piazza San Carlo.**  
Prächtiger, inzwischen verkehrs-  
beruhigter Verbindungsraum  
zwischen "Altstadt" und erster  
barocker Stadterweiterung  
(Foto: H. Bodenschatz, 2006).



Vittorio Emanuele I. 1814 nach Turin. Der Ausbau der vier Eingangsbereiche bestätigte und festigte die historischen Hauptachsen Turins und unterstrich von neuem eindrucksvoll das Prinzip der Kontinuität im Städtebau, der Vernetzung der Stadterweiterungen mit der überkommenen Stadt. Das historische Zentrum und die unmittelbar daran angrenzenden Stadterweiterungen wurden durch großzügige Corsi eingefasst, zum Teil mit Alleebepflanzungen.

Der Aus- und Umbau Turins wurde vor allem in den 1850er Jahren durch die Perspektive beflügelt, zur Hauptstadt des vereinigten Italiens aufsteigen zu können. Um die Schönheit der Stadt zu fördern, orientierten sich die herrschenden Eliten am Paris Napoleons III., mit dem die Savoyer gute Beziehungen pflegten.<sup>2</sup> 1861 wurde Turin Hauptstadt Italiens und Vittorio Emanuele der erste König. Doch mit dem Fortschreiten der Einigung musste Turin das Prädikat der Hauptstadt schon bald wieder abgeben: 1864 an Florenz und 1871 schließlich an Rom.

Der Verlust der Hauptstadtfunction bedeutete für Turin ein schwerer Schlag, denn die Regierung hatte einem Siebtel der Bevölkerung Arbeit gegeben. Vor diesem Hintergrund stellte sich die Frage nach einer neuen Identität der Stadt. Eine eingerichtete Kommission, die Alternativen zu suchen hatte, empfahl die Orientierung auf eine industrielle Zukunft, eine liberalistische Wende mit Verbesserungen der Verkehrssituation, Bau von Arbeiterwohnungen zur Reduzierung der Lohnkosten, Maßnahmen zum Ausbau des Bildungssystems usw.<sup>3</sup> Und es blieb nicht nur bei schönen Worten. Die Hauptstadt des Piemont entwickelte sich seit den 1890er Jahren zur bedeutendsten Industriestadt Italiens. Dabei vermischte sich die alte Elite der Residenzstadt mit einer neuen bürgerlichen Elite, und die Zahl der Einwohner stieg zwischen 1865 und 1911 von 190.000 auf 415.700. 1894 wurde Lavazza gegründet, 1895 erschien die bis heute existierende, bedeutende Tageszeitung „La Stampa“, 1897 begann der Aufstieg des

<sup>2</sup> Vgl. V. Comoli Mandracchi (s. A 1), S. 337.

<sup>3</sup> Ebda., S. 340.

Fußballklubs Juventus und 1899 wurde schließlich der wichtigste und einflussreichste Industriekonzern Italiens gegründet, die „Fabbrica Italiana Automobili Torino“, kurz Fiat genannt.

Nach der Jahrhundertwende kristallisierte sich im Süden der Stadt ein immer bedeutenderes Industriezentrum heraus. Dort entstand 1916 bis 1921<sup>4</sup> einer der berühmtesten Fabrikbauten aller Zeiten, der zum Symbol der fordistischen Autostadt wurde: das 507 Meter lange Fiat-Werk Lingotto, entworfen von Giacomo Matté Trucco. Der gewaltige Bau erhielt in 28 Meter Höhe ein Dach der besonderen Art: Dort erstreckte sich eine befahrbare, insgesamt ein Kilometer lange Versuchspiste für Autos, die auf eine Geschwindigkeit von 90 km/h angelegt war. In diesen Jahren, vor allem 1920/21 wurde Turin das aktive Zentrum der italienischen Arbeiterbewegung, das untrennbar mit dem Namen von Antonio Gramsci verknüpft ist, dem berühmten Arbeiterführer und Vordenkers der italienischen Linken.

Zwei Jahre nach der Machtübergabe an Mussolini 1922 wurde in Turin der staatliche Rundfunk gegründet. 1929 begannen die Arbeiten an der Autobahn Turin-Mailand. 1936-39 wurde - ebenfalls im Süden der Stadt - das riesige Fiat-Werk Mirafiori gebaut.<sup>5</sup> Dort lief 1937 erstmals der berühmte Fiat-Topolino vom Band. Insofern war die Hauptstadt des Piemont auch wesentlich mit der durch den italienischen Faschismus geförderten Herausbildung einer modernen Massengesellschaft verbunden. Wichtigste städtebauliche Maßnahme war in den 1930er Jahren die radikale Erneuerung der Via Roma, der vornehmen Hauptstraße des historischen Zentrums.<sup>6</sup> Faktisch wurde zwischen der Piazza Castello und dem Bahnhof Porta Nuova ein ganzer Stadtteil abgebrochen und durch eine neue städtebauliche Struktur ersetzt, die mit Sichtachsen und kleineren Hochhäusern angereichert war. Die neue Bebauung bot eine Mischnutzung einschließlich herrschaftlicher Wohnungen und förderte so die bereits Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende Wiederaneignung des Zentrums durch bürgerliche Schichten. Bei aller Zerstörungskraft respektierte aber auch dieser Gewalteingriff die überkommenen Strukturen der Barockstadt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, der auch Turin einige Zerstörungen brachte, beschleunigte sich das stürmische Wachstum der Industriestadt, das durch eine starke Immigration, zuerst aus den Provinzen des Piemont, dann aus Süditalien geprägt war. Immer neue Vorstädte schossen aus dem Boden, und Turin wurde zu einem wichtigen Pfeiler des so genannten Industriedreiecks Genua-Turin-Mailand. In diesem metropolitanen Raum wuchs die Zahl der Industriearbeiter in den Jahren zwischen 1951 und 1971 von 257.000 auf 449.000. Ungefähr eine Million Immigranten kamen in diesem Zeitraum

4 Die berühmten Auffahrts-Rampen wurden 1925/26 fertiggestellt.

5 1956 wurde der Komplex noch einmal verdoppelt. Mit dem Bau von Mirafiori war Lingotto bereits überholt; vgl. *Il Lingotto. Storia e guida. Dalla fabbrica di automobili allo "Scigno" di Renzo Piano*, Torino 2005, S. 20 ff.

6 Der erste Bauabschnitt zwischen Piazza Castello und Piazza San Carlo wurde 1933, der zweite zwischen Piazza San Carlo und Piazza Carlo Felice 1937 fertiggestellt.



in den Großraum Turin, dessen Einwohnerzahl in von 989.000 auf 1.886.000 anstieg. Turin selbst verzeichnete eine Bevölkerungszunahme von 729.000 auf 1.168.000.<sup>7</sup>

In dieser Zeit des „Wirtschaftswunders“ ging die jahrhundertealte Tradition des Kontinuität suchenden Städtebaus verloren. Die Stadt explodierte „wild und planlos“<sup>8</sup> in die Fläche. Die verstädterte Fläche wuchs um das Siebenfache. Im Zentrum verfielen die Altbauten; Straßen und Plätze wurden durch den Autoverkehr unerträglich. Neubauten entstanden, die das einmalige historische Ensemble empfindlich störten, etwa der Neubau der Universität (1961-66). Insgesamt betrachtet blieben jedoch das Zentrum und der Zentrumsrand von den üblichen zerstörerischen Umbauten der Nachkriegszeit weitgehend verschont.

In den 1970er Jahren mehrten sich Zeichen der Krise. Die stolze Autostadt der Agnelli geriet ins Wanken, und die Blütezeit der „fordistischen Stadt“ war vorbei. Turin verlor nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Einwohner - ein Verlust, der durch die Immigrationswellen der 1980er Jahre nur partiell wieder kompensiert werden konnte. Die Stadt war wieder einmal gezwungen, sich um eine neue Zukunft zu kümmern. Spektakulärer Höhepunkt des Abschieds von der Industriegesellschaft war im Jahr 1982 die Schließung von FIAT-Lingotto. Dieser Paukenschlag wurde von der Schließung weiterer Betriebe, aber auch von Kasernen, Krankenhäusern und anderen Großinfrastrukturen des 19. Jahrhunderts begleitet. Überlebende Betriebe reduzierten die Zahl der Beschäftigten radikal. Das Ringen um eine neue Zukunft des Lingotto-Gebäudes markierte zugleich die Neuorientierung der herrschenden Eliten Turins auf eine Gestaltung der Zukunft jenseits der Industriestadt. Dies wurde explizit als eine Aufgabe angesehen, die der aktiven Gestaltung der Industriestadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gleichkam.<sup>9</sup> Bereits Mitte der 1970er Jahre forcierte die Stadt eine Politik der Wiedergewinnung historischer Bauten nicht nur im Zentrum, die eine neue Wertschätzung des baulichen Erbes verdeutlichte. Das Jahr 1986 markierte schließlich den Durchbruch in Richtung postindustrielle Zukunft: In diesem Jahr erhielt das Büro von Vittorio Gregotti von der Stadt Turin den Auftrag für die Erarbeitung eines neuen „Piano Regolatore Generale“ (Flächennutzungsplan); zur gleichen Zeit wurde auch eine Architektengruppe um Renzo Piano von Fiat beauftragt, ein Projekt zum Umbau von Lingotto vorzulegen.

### 3. Strategische Planung

Wie in Barcelona waren die städtebaulichen Ziele des Stadtumbaus von Turin bereits vor der Bewerbung um die Olympischen Spiele im Grundsatz geklärt. Das war ein großer Vorteil, ja eigentlich die Voraussetzung, dass die baulichen Maßnahmen für die Spiele im Sinne des Stadtumbaus genutzt werden konnten. Zentrale Instrumente der

7 R. Gambino, *Dimensione metropolitana e struttura della città*, in: A. Magnaghi u.a. (s. A 1), S. 381 f.

8 Ebda., S. 389.

9 The strategic plan of Torino 2000-2010, Torino 2000, S. 24.



Zielklärung und -setzung waren der Piano Regolatore Generale von 1995 und darauf aufbauend, als eigentliche Innovation, der erste „Piano Strategico“ aus dem Jahre 2000, der inzwischen durch einen zweiten Plan modifiziert wurde.

Der Piano Regolatore Generale formulierte bereits die wichtigsten strategischen Ziele des Stadtumbaus: die Schaffung eines zweiten Zentrums im weiteren Bereich des aufgegebenen Werkes von Fiat-Lingotto einerseits und die Verbindung dieses neuen Zentrums mit dem alten Zentrum durch eine neue Achse, die „Spina Centrale“, andererseits. Entlang dieser Achse finden sich zahlreiche Areale des Stadtumbaus, die nicht mehr oder nicht mehr angemessen genutzt werden: aufgegebene Industriegebiete, Kasernengebiete und Flächen der Eisenbahn. Die Eisenbahntrasse selbst sollte in einen Tunnel unter die Erde gelegt werden. Tangential zum historischen Zentrum im Westen wurde eine neue Prachtstraße geplant, die das Rückgrat der Spina Centrale bilden sollte.

Im Herbst 1998 lancierte der Bürgermeister von Turin ein neues Instrument des Stadtumbaus: den „Piano Strategico“. Dieser strategische Plan erweiterte den Piano Regolatore Generale um gänzlich neue Dimensionen. Diese betrafen den Prozess der Erarbeitung samt der beteiligten Akteure, den weit über die urbanistische Dimension hinausgehenden Inhalt, die internationale Dimension, die Betonung der Kultur, das Urban Design und die stadtreregionale Perspektive. Der Plan erhielt den programmatischen Namen „Torino Internazionale“. Die zeitliche Perspektive des Plans sollte zunächst bis 2010 reichen.

Besondere Beachtung fand der Plan hinsichtlich seiner Entstehung. Ausgangspunkt war die Einberufung eines Forums durch die städtische Verwaltung, eine Art runder Tisches mit etwa 30 Personen, um den sich nicht nur Akteure aus Politik und Verwaltung, sondern auch aus Wirtschaft, Sozialwesen und Kultur versammelten, um eine gemeinsame Strategie zur aktiven Steuerung des Strukturwandels der Stadt Turin zu beraten und „beschließen“. Auf Vorschlag des Forums wurde ein beratendes Gremium eingesetzt, das den weiteren Prozess steuern sollte. Hintergrund dieser Initiative war die offensichtliche Krise der Industriestadt und das wachsende Bewusstsein der herrschenden Eliten, dass für die Stadt neue Perspektiven nötig sind, die Stadt jedoch nicht allein meistern kann. Die Erarbeitung des Plans sollte daher auch wichtige private Akteure des Städtebaus in die Klärung der strategischen Ziele des Stadtumbaus einbinden.

Inhalte des Plans waren eine „Vision“ für die Stadt der Zukunft und konkrete Projekte, welche die Annäherung an diese Vision fördern sollten. Der Plan sollte flexibel sein, das heißt offen für Modifikationen und Revisionen. Nur Städte, so die Botschaft, „die verdeutlichen, dass sie eine Bindekraft aufweisen, Vertrauen in die Zukunft haben und daher in der Lage sind, junge Menschen, junge Unternehmen und junge Ideen anzuziehen, haben die Chance, zu den Gewinnern unter den europäischen Städten zu gehören.“

Die Arbeit an dem Strategischen Plan begann ganz traditionell mit einer Analyse

der Verhältnisse. Dafür wurden aber neuartige Wege begangen - etwa eine Fragebogenaktion in Richtung Schlüsselpersonen sowie eine Untersuchung der Images bzw. der Wahrnehmung der Stadt in internationaler Perspektive. Nach dieser Startphase wurden Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen eingesetzt mit dem Ziel, die Inhalte des Plans zu klären, in „strategische Leitlinien“ zu fassen und in „Schlüsselprojekte“ zu bündeln. Die ganze Arbeit mündete schließlich in eine Art Abkommen, das von den Beteiligten durch ihre Unterschrift „ratifiziert“ wurde. Der Plan wurde von 1998 bis 2000 erstellt.

Der Strategische Plan zielte nicht nur auf städtebauliche, sondern vor allem auch auf stadtentwicklungspolitische Lösungen. Alte Industriestädte wie Turin, so die Aussage, müssten sich in wirtschaftlicher Hinsicht radikal erneuern. Das betraf die Industrie selbst – der Plan spricht von „neuen Industrien“ – sowie den Dienstleistungssektor. Insbesondere käme den neuen Technologien in einer wissensbasierten Gesellschaft zentrale Bedeutung zu. Eine Rückkehr zur alten Industriestadt wäre ausgeschlossen. Folgerichtig wurde neben einer Vielzahl von Maßnahmen der direkten und indirekten Wirtschaftsförderung auch der Förderung wissenschaftlicher Aktivitäten und Institutionen ein hoher Stellenwert eingeräumt. Vor allem die Hochschulen sollten ausgebaut werden. Die Technische Hochschule, das „Politecnico“, sollte in baulicher Hinsicht verdoppelt und für die Studenten selbst sollten mehr Wohnungen bereitgestellt werden. Die Hochschulen müssten, das war die Forderung, so ausgestattet werden, dass sie die besten Studenten, Forschung und Lehrer anziehen.<sup>10</sup>

Der Plan betonte weiter die internationale Dimension des Stadtumbaus und die Notwendigkeit, sich der europäischen Konkurrenz der Städte mit Erfolg zu stellen. Hier spielte die Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle, ein Thema, das bei den Zielen und Projekten des Plans ganz vorne stand. Um die Verkehrsanbindung Turins zu verbessern, wurden der Ausbau des Flughafens Caselle, der Bau der Hochgeschwindigkeitstrasse Mailand-Turin bzw. Turin-Lyon sowie die Verbesserung des Autobahnnetzes, vor allem in Richtung Mailand, genannt. Für Turin wäre es entscheidend, der zentrale Knoten auf der internationalen Ost-West-Transittrasse zu werden. Dazu kam das Projekt einer neuen U-Bahn.

Wie viele andere europäische Städte wollte Turin auf den Stadttourismus setzen, auf Sport, Kongresse und Messen, vor allem aber auf Kultur. Dabei sollte an die große Geschichte angeknüpft werden: an die Residenzstadt der Savoyer, an die kurze Hauptstadt-Episode und an das Erbe der Industriestadt. Ferner sollte Turin als „Filmstadt“ verkauft werden. Diesem Zweck dienten die Fertigstellung des Filmmuseums und die Qualifizierung des „Film Festival Turin“. Weiter sollte das System der Museen verbessert und ausgebaut werden. Unter dem Stichwort „Design der neuen Stadt“ wurde der Ausstattung Turins mit neuen „architektonischen Zeichen des Wandels“ große Bedeu-

<sup>10</sup> Ebda., S. 17.

tung beigemessen. Schließlich wurde angeregt, sich um den Titel einer Kulturhauptstadt Europas zu bewerben, ein inzwischen gescheitertes Unterfangen.

Als zukunftsweisend erwies sich schließlich die stadtregionale Perspektive des Plans. Eine allein auf Turin konzentrierte Sichtweise zu überwinden, gestaltete sich zunächst schwierig, da auch in Italien keine ausreichenden institutionellen Grundlagen für stadtregionale Planungen vorgesehen sind.

Fünf Jahre nach Verabschiedung des ersten Piano Strategico im Jahre 2005 begannen die Arbeiten am zweiten Plan. Der erste Plan wurde inzwischen als eine der innovativsten Planungspraktiken Italiens gefeiert. Anders als die konventionellen städtebaulichen Pläne sei er ein „dynamisches Instrument“, offen für Anpassungen, Modifizierungen und Revisionen. Er orientiere auf „Governance“, während jene auf „Government“ zielten. Er ersetze daher die städtebaulichen Pläne nicht, sondern flankiere sie. Das beinhalte allerdings auch das Risiko, dass der strategische Plan mehr oder minder auf einer symbolischen Ebene verharre und seine Aussagen abstrakt bleiben. Daher sei es eine dauernde Aufgabe, eine größere Verbindlichkeit zu vereinbaren. Ein großes Problem sei aber die geringe Bereitschaft privater Akteure, sich an dem Prozess strategischer Planung zu beteiligen.<sup>11</sup> Noch entschiedener wird die Orientierung auf eine stadtregionale, „metropolitane“ räumliche Ebene betont. Dies wiederum erfordere, so heißt es, eine Form der Governance auf metropolitaner Ebene, wie wir es etwa in Barcelona, Lyon, London und Stuttgart vorfinden, nicht aber in Turin, einem Großraum mit 1,4 Mio. Einwohnern. Turin setzt weiter auf große Ereignisse, so auf den Weltarchitektentag 2008 und vor allem auf die 150-Jahrfeier der italienischen Einheit 2011. Beide Ereignisse sollen dazu beitragen, die architektonische und städtebauliche Qualität der Stadt zu steigern. Exzellenz ist auch hier das Stichwort.

#### 4. Konkrete Projekte des Stadtumbaus

Die erfolgreiche Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2006 bedeutete vor dem Hintergrund der strategischen Planung nicht den Beginn des Stadtumbaus, sondern lediglich die Chance der Umsetzung und der Beschleunigung bereits früher beschlossener Maßnahmen. „Chance“, „Gelegenheit“ - dies waren inflationär gebrauchte Begriffe. In der Tat lag der räumliche Schwerpunkt des „Olympischen Distrikts“ der Stadt Turin im Süden der Stadt im weiteren Bereich des ehemaligen Fiat-Werkes Lingotto. Dazu kamen bauliche Maßnahmen entlang der Spina Centrale, aber auch an einigen anderen Standorten und im historischen Zentrum. Olympia erlaubte die Mobilisierung und Konzentrierung von Ressourcen aller Art in einem relativ kurzen Zeitraum - Ressourcen, die sonst in diesem Umfang nie hätten locker gemacht werden können. Für die Planung und Realisierung der Projekte<sup>12</sup> wurde auf gesetzlicher Grundlage im

<sup>11</sup> Ebda., S. 204.

<sup>12</sup> Zu den Projekten im Kontext der Olympischen Spiele vgl. *Agenzia per lo svolgimento dei XX Giochi*

**Abb. 3:**  
Der dem Shopping und anderen  
Zwecken dienende Kultbau  
„Fiat Lingotto“ - Kern eines  
neuen, erwünschten Zentrums  
im Süden der Stadt  
(Foto: H. Bodenschatz, 2006).



Jahr 2000 seitens des Ministerrates in Rom eine öffentliche Trägergesellschaft geschaffen: die „Agenzia Torino 2006“.

Kern des geplanten neuen Zentrums im Süden Turins war Lingotto selbst. Was aus dem Gebäude werden sollte, war zunächst völlig unklar. Auf Initiative des Fiat-Unternehmers Giovanni Agnelli wurde 1983 ein internationaler Architektenwettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebnisse auf mehreren Konferenzen beraten wurden. 1986 erhielt schließlich eine Gruppe um den Genueser Stararchitekten Renzo Piano den Auftrag für den Umbau von Lingotto.<sup>13</sup> In den Jahren 1993-2002 wurde dann der Industriebau mit aller Sorgfalt saniert, umgebaut und ergänzt, ohne seine gestalterische Faszination anzutasten. Im „Dach“-Bereich entstanden zwei neue markante Akzente: die „Bolla“ mit dem „Eliporto“ und die bemerkenswerte Pinakothek „Giovanni e Mirella Agnelli“. Finanziert wurde der Um- und Ausbau mit Geldern aus Brüssel (Europäischer Entwicklungsfonds), des Staates, der Stadt, aber auch von Fiat.

Der riesige Bau beherbergt heute eine Fülle neuer Nutzungen: Kongresszentrum, Messezentrum, ein Teil des Politecnico, Kino, Luxushotel mit einem „Garten der Wunder“, Auditorium, Gemäldegalerie, Luxusrestaurant. Zusammengehalten werden diese - allerdings nicht gerade originell - durch eine für diese Gegend relativ exklusive Shopping Mall, die das Gebäude auf seiner ganzen Länge in Beschlag nimmt. Die Struktur des in sich funktionsgemischten, „urbanen“ Gebäudes hatte indes einen gravierenden Nachteil: Sie orientierte nach Innen und war nach Außen völlig abweisend. Sie präsentierte sich wie eine introvertierte suburbane Shopping Mall mit großen Freiflächen für parkende Autos im Umfeld. Die Umgebung selbst war noch alles andere als urban. Daran konnten auch die über 1.000 neuen Bäume im Umfeld des Gebäudes wenig ändern. Dies war keine gute Voraussetzung für die Schaffung eines neuen, zweiten urba-

*Olimpici Invernali, Torino 2006.*

13 Vgl. dazu *Il Lingotto* (s. A 5), S. 20 ff.

nen Zentrums von Turin.

Um die Herausbildung des neuen Zentrums zu fördern, konzentrierten sich zusätzliche neue Nutzungen und vor allem Olympische Anlagen im weiteren Umfeld des Fabrikgebäudes. Im Süden entstanden neue Messehallen, deren bauliche Gestaltung allerdings nicht sehr aufregend ist und die aufgrund ihrer Nutzung im Gebrauch wie außer Gebrauch eine geschlossene Anlage bilden. Noch weiter südlich erstreckt sich ein weiteres bauliches Solitär, das so genannte „Oval“, das während der Olympischen Spiele als Eisstadion genutzt wurde. Auch dieses ist eine geschlossene Anlage. Im Südwesten erhebt sich die „Palavela“, ein Doppelgebäude, das während der Spiele als Eispaalast diente. Sein Schalendach geht auf einen Vorgängerbau aus dem Jahr 1961 zurück, das über Jahrzehnte ungenutzt blieb.<sup>14</sup> Es wurde für die Spiele durch einen Unterbau nach Plänen von Gae Aulenti sehr geschickt ergänzt. Auch dieser Bau ist eine geschlossene Anlage mit unsicherer Folgenutzung.

Die wichtigste und bekannteste städtebauliche Maßnahme anlässlich der Olympischen Spiele war die Anlage des Olympischen Dorfes, das sich im westlichen Bereich eines ausgedehnten Eisenbahnareals beim Bahnhof Lingotto erstreckt. Um das „Dorf“ mit Lingotto zu verbinden, wurde eine lange Fußgängerbrücke errichtet, die aber vor allem dazu dient, einen kurzen Weg von der Shopping Mall zu den Großparkplätzen zu ermöglichen, die zwischen dem alten Fabrikgebäude und dem Eisenbahngelände angelegt wurden.

Das Olympische Dorf ist in der Fachliteratur in höchsten Tönen gefeiert worden. Es setzt sich aus einem „Altbau-Teil“ und einem „Neubau-Teil“ zusammen. Bei den umgenutzten Altbauten handelt es sich um die Hallen der Mercati Generali aus der Zeit des italienischen Faschismus. Der neue Teil wird durch eine Vielzahl freistehender Wohnwürfel geprägt, die locker über das Gelände verstreut sind. Die Neubauten sind unterschiedlich gestaltet, sehr farbenfroh und heiter. Sie bilden allerdings keine überzeugenden öffentlichen Räume, sondern eher vage, flutende Freizonen. Das eigentliche Problem der Anlage ist aber ein anderes: Das Olympische Dorf ist eine weit hin geschlossene Anlage mit massivem, dauerhaftem Zaun, der das Dorf nach Osten hermetisch abschirmt. Hier wurde - zwischen dem Dorf und den Eisenbahnanlagen - eine neue Straße gebaut, die aber keinerlei Eigenschaften eines urbanen öffentlichen Raums aufweist, sondern lediglich der automobilen Erschließung dient. Nach Westen hin, zur bestehenden Bebauung, erstreckt sich eine straßenbegleitende Bebauung, die weitgehend geschlossen ist. Zwischen dem Altbau- und dem Neubauteil befindet sich ein merkwürdig diffuser Freiraum, der eher als Pufferzone denn als attraktive Verbin-

14 Palavela war Teil des Ausstellungsgeländes zur Feier der 100jährigen Einheit Italiens im Jahre 1961, das keine adäquate Folgenutzung fand und heute durch eine unerträgliche Schnellstraße belastet wird. Am südlichen Ende des Ausstellungsgeländes erhebt sich der riesige, nicht zugängliche Palazzo del Lavoro, der ebenfalls ungenutzt vor sich hinrostet und ein Mahnmal für ein fehlendes Nutzungskonzept nach Mega-Events darstellt.



**Abb. 4: Olympisches Dorf.**

Erhöhter Fußgängerübergang von Fiat Lingotto zum Olympischen Dorf (links im Hintergrund); in der Bildmitte der Riesenparkplatz mit neu gepflanzten Bäumen (Foto: H. Bodenschatz, 2006).

derung wirkt. Die künftige Nutzung des Areals bleibt etwas unsicher: Die Neubauten sollen vor allem dazu beitragen, den Wohnungsbedarf zu decken, und in die historischen Bauten des alten Marktes sollen kommerzielle Aktivitäten und das „Istituto Europeo di Design“ (I.E.D.) einziehen. Die weitgehende Abschottung durch hohe Zäune soll jedenfalls beibehalten werden.

Aber nicht nur der Bereich Lingotto erhielt eine neue Aufmerksamkeit, auch das historische Zentrum wurde tiefgreifend umgestaltet. Mit dem Umbau des Zentrums zugunsten lokaler und überlokaler Touristen wurde bereits lange vor den Olympischen Spielen begonnen. Hier galt und gilt es vor allem, die städtebaulichen Zeugnisse der Vergangenheit besser zur Geltung zu bringen. Dazu gehört die Anlage eines archäologischen Parks an der Porta Palatina, aber auch die Neugestaltung und Befreiung der barocken Piazza San Carlo vom ruhenden und fließenden Autoverkehr. Eine weitere Maßnahme war die Umnutzung des Wahrzeichens von Turin, der das Stadtbild zwar beherrschenden, im Stadtgrundriss aber etwas abseits liegenden Mole Antonelliana zu einem ambitionierten Filmmuseum. Der die verkehrsberuhigte Piazza Castello beherrschende Palazzo Madama wird derzeit umgebaut und soll ebenfalls als Museum dienen. Im Gebiet der östlichen barocken Stadterweiterung wurde über einer Tiefgarage ein großer neuer öffentlicher Raum geschaffen, der aber wenig überzeugt.

Weitere Maßnahmen des postindustriellen Stadtumbaus im historischen Zentrum



konzentrierten sich auf eine Stärkung der Randlagen und damit auf die Neuformulierung der vier entscheidenden Knotenpunkte des Stadtgrundrisses, die schon im 19. Jahrhundert Gegenstand des Umbaus waren. Im Osten wird die Piazza Vittorio Veneto durch den Bau von zwei Tiefgaragen vom ruhenden Verkehr befreit, neu gestaltet und den Fußgängern zurückgegeben. Die Plätze vor den beiden Bahnhöfen im Westen und Süden des Zentrums erhalten durch den Bau von U-Bahnstationen neue Bedeutung und Gestaltung. Der Bahnhof Porta Nuova soll nach der Tieferlegung der Eisenbahntrassen für tertiäre Zwecke umgebaut werden. Am westlichen Rand des historischen Zentrums entsteht ein neuer Bahnhof. Die in Zukunft nicht mehr als Bahnhof genutzte alte Stazione di Porta Susa wird als Service-Center erhalten bleiben. Im Norden wird die riesige Piazza della Repubblica umgestaltet werden. Ein Neubau von Massimiliano Fuksas auf der Nordwestseite wurde bereits fertig gestellt, dessen Gestaltung aber ein wenig aufdringlich wirkt.

Wichtigstes stadtstrukturelles Projekt ist die Verbindung der beiden Zentren durch eine neue zentrale Achse, die Verbindung des neuen erwünschten Zentrums um Lingotto mit dem historischen Zentrum. Die im Bau befindliche U-Bahntrasse soll an dem ehemaligen Fabrikgebäude Lingotto enden. Diese Linie wird zweifellos die Verbindung zwischen dem alten und dem neuen Zentrum nachhaltig verbessern. Dazu kommt die geplante Achse der Spina Centrale, die entlang der Eisenbahnverbindung eine neue Entwicklungsachse darstellen soll. Einen Knotenpunkt dieser Achse bildet der Largo Orbassano, ein ungestalteter, weiträumiger Verkehrsverteiler, der bislang durch eine etwas verloren wirkende künstlerische Intervention nicht verbessert werden konnte. Gleich nordwestlich davon erstreckt sich eines der großen Neubaugebiete, die zwar mit traditionellen Stadtstrukturen aufwarten, aber doch wie eine künstliche Insel fremd und wuchtig im Stadtraum wirken.

Wenn man entlang der künftigen Zentralachse weiter nach Norden fährt, findet man ein weiteres Kunstwerk, das die neue Bedeutung der Achse unterstreichen soll, faktisch jedoch im tosenden Autoverkehr untergeht: den Igloo-Brunnen von Mario Merz. Die Achse selbst ist akkurat gestaltet, sozusagen als Neuauflage eines Corso: Fahrspuren für den Schnellverkehr, Grünpflanzungen, eine breite Trasse für Fahrräder in beide Richtungen, Fahrspuren für den lokalen Verkehr und schließlich breite Gehwege. Insgesamt eine anspruchsvolle Gestaltung, die aber für Fußgänger dennoch wegen der riesigen Dimensionen und des geringen Angebots an urbanen Erdgeschossnutzungen wenig attraktiv ist. Auf der Westseite der neuen Achse erstreckt sich ein riesiges Brachland, das auf der Ostseite durch Bauten des Politecnico kontrastiert wird. Im Zuge des Ausbaus der Technischen Hochschule wurden bereits große Querriegel über die Hauptstraße gelegt - eine städtebauliche Figur, die alles andere als neue urbane Räume hervorgebracht hat. Das Brachgelände mit einem ehemaligen Eisenbahnreparaturwerk soll dem weiteren Ausbau der Hochschule dienen.



## 5. Resümee: ein Modell mit Fallstricken

Heute steht Turin wieder - wie in den 1860er Jahren - vor der Frage, in welche Richtung sich die Stadt transformieren muss. Wie andere große Städte im Umbruch setzt auch Turin auf eine wissensbasierte Ökonomie, auf Kultur und vor allem auf eine städtebauliche Erneuerung. Positiv ist zu werten, wie klar das Bewusstsein der Notwendigkeit einer Politik der Transformation immer wieder angesprochen wird. Dafür wurde mit dem „Piano Strategico“ ein wichtiges Instrument geschaffen, das nicht nur inhaltlich, sondern auch hinsichtlich seiner Trägerschaft innovativ ist. Inhaltlich wird zu Recht eine Priorität auf die Verbesserung des Massenverkehrs gelegt, auf einen Ausbau der Eisenbahn, der U-Bahn, des Flughafens und der Autobahn. Damit wird eine zu enge lokale Perspektive überwunden. Ziel ist der Umbau der gesamten Stadtregion und die Verbesserung der internationalen Zugänglichkeit vor allem des Stadtkerns. Deutlich wird auch die sektorenübergreifende Perspektive, indem die großen Verkehrsprojekte zugleich der Schaffung neuer Lagen bzw. der Konversion brachgefallener Flächen in der Nachbarschaft dienen. Das Thema „Konversion“ spielt in dieser altindustriellen Stadt eine Schlüsselrolle. Die vorhandene Struktur der Stadt soll durch die neue „Spina Centrale“ und das zweite Zentrum um Lingotto bereichert werden. Die Umsetzung ihrer strategischen Ziele forciert die Stadt durch Schlüsselprojekte, die mit Hilfe von großen Ereignissen beschleunigt wird. Mit diesen Projekten wird auch versucht, ein neues Profil zu generieren - Turin als Stadt des Sportes, des Films, der Museen, des Shopping, aber auch als Metropole des Slow Food.

Turin will und muss sich im europäischen Städtewettbewerb nicht nur als besonders innovative, sondern auch als bedeutende historische Stadt präsentieren. Die erfolgreiche Erneuerung des historischen Zentrums kann als größte Leistung des bisherigen Stadtumbaus gelten. Die Stadt verfügt in der Tat über ein einzigartiges städtebauliches Erbe, das auch Potenziale und Anregungen für die Zukunft aufzeigt. Eindrucksvoll ist die Vernetzung von Alt- und Neustädten zu einem Ganzen, die Kontinuität der Hauptachsen über politische und gesellschaftliche Brüche hinaus, die Fortführung der Bebauung in Blöcken, die Rhythmisierung der Achsen durch Plätze und besondere Bauwerke, die Organisation des Stadtgrundrisses durch eine klare Hierarchie sowie die Unterscheidung von relativ einheitlicher Alltagsarchitektur und herausragenden besonderen Bauten. Letzteres heißt auch: sorgfältige Auswahl der Standorte wie der Funktionen von Hochbauten. Zusammengefasst ist Turin ein Musterbeispiel für die Dominanz des Städtebaus über die Architektur, für die Unterordnung der Architektur unter ein über Jahrhunderte gereiftes städtebauliches Konzept. Diese Kultur blieb sogar in der Ära des Faschismus erhalten und wurde erst in der Nachkriegszeit in Frage gestellt und gestört.

Der Stadtumbau Turins bedarf aber auch einiger kritischer Anmerkungen. Diese betreffen vor allem die konkrete Umsetzung der städtebaulichen Programmatik und den konkreten Umgang mit großen Events. Heute, das wäre der erste Kritikpunkt,

wird die reiche städtebauliche Tradition nicht konsequent erneuert. Das zeigt sich bei vielen neuen Großprojekten. Diese kontrastieren oft drastisch mit ihrem Umfeld und lassen eine Unterscheidung in Alltagsbauten und herausgehobene Bauten vermissen. Das gilt auch hinsichtlich der Höhe der Bauten. Turin ist ein gutes Beispiel dafür, dass zu oft etwas „Besonderes“ gebaut werden soll - eine Art permanente „Wow-Architecture“ ohne überzeugenden Bezug zu dem jeweiligen Ort. Anders als früher wird nicht nach einer sich integrierenden Architektur gesucht. Besonders drastisch erlebbar ist dies bei einem Studentendorf auf dem alten Gasgelände. Ein Beispiel, an dem ein weiteres großes städtebauliches Problem sichtbar wird: der geschlossene Charakter der meisten neuen Anlagen, der auch im Olympischen Dorf sehr hart spürbar ist. Dies widerspricht dem Charakter Turins als offener Stadt in schroffer Weise. Ferner kann man sich des Eindrucks einer gewissen Verzettlung hinsichtlich städtebaulicher Prioritätensetzung nicht erwehren. Offenbar werden zu viele Orte angepackt, und die Zentrenstruktur bleibt etwas diffus.

Die Eventkultur, das wäre der zweite Kritikpunkt, ist zu hektisch. Die Stadt erscheint dauernd auf der Suche nach dem nächsten Mega-Event. Auf der anderen Seite bleiben die baulichen Anlagen nach den Olympischen Spielen zu lange ohne Nutzung und ohne Zugang. Das verstärkt den Bruch mit der Erfahrung an diesen Orten und macht ihre erfolgreiche Nachnutzung nicht einfacher. Hektik spiegelt sich auch in der zu vagen Stadtprofilbildung wider. „Torino non sta mai fermo, Turin always on the move“ - diese zentrale Losung der Stadt Turin wirkt auf die Dauer ziellos. Der proklamierten Tatkraft entspricht nicht immer die Kraft zur Umsetzung der Projekte - ein Problem, das auch den schrumpfenden öffentlichen Ressourcen geschuldet ist.

Turin ist zweifellos ein Modell des Stadtumbaus von europäischer Bedeutung. Die Tatkraft der Stadt, ihre Suche nach einem neuen Profil, die Instrumente, die dieser Suche dienen, die Nutzung von großen Events - das alles sind beeindruckende Merkmale dieses Modells. Voraussetzung für einen aktiven Stadtumbau ist auch in Turin ein starker Bürgermeister - Sergio Chiamparino. Während die große Perspektive sehr überzeugend ist, wirft die konkrete Umsetzung aber doch etliche Fragen auf.

## Autoren

**HARALD BODENSCHATZ**, Soziologe und Stadtplaner, ist seit 1995 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Sprecher des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin. Vorsitzender des Council for European Urbanism Deutschland (CEU). Planungsbüro Gruppe DASS seit 1980. Längere Lehr- und Forschungsaufenthalte in Italien, Brasilien, USA, Peru und Großbritannien. Zahlreiche Veröffentlichungen zum Stadtumbau und zur Stadtbaugeschichte.

**KARIN RUTH LEHMANN** ist seit 2004 Professorin an der FH Bochum für Gestaltung, Architekturtheorie und Baugeschichte. Nach Studium der Architektur an der RWTH Aachen und einem Aufbaustudium an der Università di Roma in Baugeschichte und Denkmalpflege, Promotion an der RWTH Aachen. Tätigkeit in verschiedenen Architekturbüros und Auslandsaufenthalten in den USA, Italien und Frankreich. Derzeitige Forschungsschwerpunkte: Faschistische Architektur und Städtebau in Italien und Farbgestaltung in der Architektur der 1920er und 1930er Jahre.

**HEIKE MAYER** ist Assistenzprofessorin an der Virginia Tech Universität in Alexandria, Virginia. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen der Regionalentwicklung und der Wirtschaftsförderung; **PAUL L. KNOX** ist University Distinguished Professor an der Virginia Tech Universität in Blacksburg, Virginia. Als Geograph forscht er zu den Themen Globalisierung und Stadtentwicklung. Mayer und Knox arbeiten derzeit an einem Buch über die Nachhaltigkeit in kleinen Städten. Das Buch wird im Birkhäuser Verlag erscheinen.

**ANNA LAURA PALAZZO** ist Professorin an der Universität Roma Tre. Sie beschäftigt sich mit Stadtplanung und mit urbaner und territorialer Politik. Veröffentlichungen u.a. „Governo dell'ambiente e memoria del luoghi“ (Roma 1993), „Piano locale e politiche sul territorio“ (Roma 1999), „Città storiche. Interventi per il riuso“ (Milano 2000).

**URSULA VON PETZ**, Dr., apl. Professorin; Studium an der TH (TU) München. Noch während des Studiums erster 6-monatiger Aufenthalt in Rom (Bibliotheca Hertziana). Tätigkeit in verschiedenen Architektur- und Planungsbüros (München, London GLC, Berlin). Erneuter Aufenthalt in Rom. 1977 bis 2004 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Raumplanung der Universität Dortmund (IR-PUD), dazwischen Gastdozenturen in Venedig und Ferrara. 1997-2001 Vertretungsprofessur am Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtplanung der RWTH Aachen.

# Forum

Gunter Stemmler

## Zur Entstehungsgeschichte des Goldenen Buches der Städte

### 1. Einführung

Ein beliebtes Fotomotiv in Lokalzeitungen kleiner wie großer Städte ist der Eintrag einer prominenten Person in das Goldene Buch der Stadt. Im Hintergrund sieht man den Bürgermeister und weitere Politiker der Stadt. Für den Gast stellt es eine große Ehre dar, seinen Namen in ihr Goldenes Buch zu schreiben, vergleichbar mit einer Preisverleihung. Deshalb trägt das Stadtoberhaupt dabei häufig die Amtskette. Dieses Ritual gehört zu den relativ wenigen symbolischen Akten in unserer zeichenarmen politischen Kultur.

In der Geschichtswissenschaft wird der Repräsentationskultur im Bürgertum und in Städten ein gesondertes Augenmerk geschenkt. Jedoch sind die Entstehung und die Ausbreitung des Goldenen Buches bisher kaum erforscht.<sup>1</sup>

Diese Untersuchung fragt, seit wann Städte Ehrenbücher für berühmte Gäste besitzen<sup>2</sup> und

seit wann diese als „Goldenes Buch“ bezeichnet werden. Unter einem „Goldenen Buch“ verstehen wir die Autographensammlung prominenter Personen durch eine Stadt als Komponente kommunaler Repräsentationskultur.<sup>3</sup> Das Goldene Buch kann aus gebundenen Seiten bestehen oder aus einer Sammlung von Blättern, die in einer speziellen (buchförmigen) Schatulle aufbewahrt werden.

Der Terminus „Goldenes Buch“ hat historisch weit zurückreichende Wurzeln: Unter den Begriffen „*liber aureus*“, „*libellus aureus*“, „bi-

für ihre freundlichen Auskünfte. Die Befragung der Stadtarchive erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, da die Untersuchung sich auf größere Städte des 19. Jahrhunderts vornehmlich im süddeutschen Raum konzentriert.

3 In deutschen Städten finden sich einige wenige „Goldene Bücher“ mit gesonderten Funktionen: In Weimar wurde ein Amtsbuch, das von 1555 bis 1631 für Legate und Stiftungen verwendet wurde, als „Güldenes Buch“ bezeichnet. Der Bremer Bürgermeister Heineken legte unter dem Titel „Geschlechtsregister alter und neuer bremischer Familien“ eine Sammlung an, die er 1808 beendete. Spätestens 1906 wurde es „Goldenes Buch“ genannt. Darüber hinaus wurde eine Ledermappe als „Goldenes Buch“ bezeichnet, die 1908 angeschafft worden war und „zur Aufnahme von Rede- und Eides-texten bei Einführung und Vereidigung neuer Senatsmitglieder und anderen feierlichen Anlässen“ diente. In Gera wurde 1901 ein Stiftungsverzeichnis unter dem Titel „Goldenes Buch“ angelegt.

1 Die Frage nach der Herkunft stellen S. Müller, Das Goldene Buch der Stadt Bayreuth, in: Oberfränkischer Heimatkalender 2002, S. 85 f. sowie Th. Greif, Hintergrund Goldene Bücher, in: Fränkischer Tag, 11.10.1995. Im Jahr 1936 führte der Deutsche Gemeindetag eine Umfrage zum Goldenen Buch durch; Akten mit Antworten jedoch existieren nach Mitteilung des Deutschen Städtetag und des Landesarchiv Berlin keine. Eine Befragung initiierte im Internet Thomas Jakob mit „Der Event-Knigge“.

2 Dank gilt Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtarchive und der Büros von Bürgermeistern



**Abb.: John F. Kennedy in Frankfurt.**

Eintrag in das Goldene Buch der Stadt im Kaisersaal am 25.06.1963; rechts Vizekanzler Ludwig Erhard und der Hessische Ministerpräsident Georg August Zinn (Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt am Main).

blia aurea“, „goldenes Büchlein“ oder „goldenes Buch“ hat es seit dem Spätmittelalter Veröffentlichungen gegeben, die erbauliche Abhandlungen, aber auch geistige Wissensschätze sowie Lebensweisheiten oder Benimmregeln darboten. Auch wurde in Venedig seit dem Spätmittelalter unter dem Begriff „Goldenes Buch“ ein Geschlechterregister der herrschenden Familien geführt.

Neben dem Goldenen Buch der Städte existieren seit langem weitere Autographensammlungen, unter denen Vorformen und Vorbilder vermutet werden können. Dazu gehören das Stammbuch, das Gästebuch, das Fremdenbuch, das Gipfelbuch oder das Hüttenbuch. Von diesen Sammlungen lassen sich jedoch keine Verbindungen oder Traditionslinien zum Goldenen Buch ermitteln. Mit Ausnahme des Stamm-

buchs bestehen hier ebenfalls Forschungsdesiderate.<sup>4</sup> Fremdenbücher breiteten sich im deutschsprachigen Raum seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zunehmend aus. Sie wurden in vielbesuchten Erinnerungsorten geführt wie dem Friedenssaal von Münster, wo 1817 ein Fremdenbuch angelegt wurde, in das sich auch zahlreiche Monarchen eintrugen.<sup>5</sup> Darüber hinaus lagen sie aus in berühmten Bibliotheken, in Museen, bei beliebten Reisezielen, in ausgewählten Gärten, in Kur- und Heilbädern sowie in be-

4 Vgl. W.W. Schnabel, *Das Stammbuch, Konstitution und Geschichte einer textsortenbezogenen Sammelform bis ins erste Drittel des 18. Jahrhunderts*, Tübingen 2003, S. 31.

5 Vgl. B. Haunfelder, *Illustre Namen im Gästebuch*, in: *Jahrbuch Westfalen. Westfälischer Heimatkalender*, N.F. 46, 1992, S. 130.

stimmten Bergwerken. Es folgten Hotels und schließlich die eigens so genannten Hütten- und Gipfelbücher.

Ein Ehrenbürgerbuch führte die Stadt Wien 1839 ein. Um den besonderen Charakter der Ehrung zu verdeutlichen, wurde 1853 beschlossen, das „goldene Buch der Ehrenbürger Wiens“<sup>6</sup>, wie es zu jener Zeit auch hieß, äußerlich entsprechend anzupassen. Dieses Ehrenbürgerbuch bildet eine Vorform des Goldenen Buchs der Städte, da mit den Eintragungen die Ehrenbürger sowie ihre spezifische Leistung vorgestellt werden, die gewürdigten Personen sich aber noch nicht selbst in das Buch einscrieben.<sup>7</sup>

## 2. Aufkommen und Ausbreitung des Goldenen Buches der Städte

Im Folgenden werden jeweils Städte vorgestellt, in denen anscheinend sehr früh ein Goldenes Buch ausgelegt wurde. Damit können auch die Zeitspanne sowie der Raum der Verbreitung der Goldenen Bücher konturiert und die Bedingungen ihrer Entstehung charakterisiert werden.<sup>8</sup> Das Goldene Buch kam nach unserem Kenntnisstand im deutschsprachigen Raum auf und verbreitete sich dort zuerst.

### Augsburg

Augsburg gehört zu den ersten Städten, die Ehrengäste um ihren Eintrag in ihr Fremdenbuch baten. Anlässlich einer Neuanschaffung 1950 berichtet ein Zeitungsartikel, ein „Goldenes Buch“ der Stadt sei schon 1838 in Benutzung genommen worden.<sup>9</sup> Belege zu dieser Jah-

resangabe konnten indes nicht ermittelt werden. Im Jahr 1901 sollte ein „Gedenk-Buch, in das vornehme Besucher des Rathhauses sich einzeichnen können“, angeschafft werden. Es wurde gefragt, ob „nicht ein älteres, noch gebrauchsfähiges Buch vorhanden“ sei. Stadtkämmerei und Bibliothek verneinten; jemand vermerkte in einer Marginalie: „Ich habe ein solches Buch schon gesehen“. Sodann wurden im Stadtarchiv „2 ältere Gedenkbücher“ gefunden. Man entschied, es „seien zwei neue Gedenkbücher für das Rathhaus zu beschaffen, von denen eines die in einem älteren Fremdenbuche vorhandenen Einträge hoher u. höchster Persönlichkeiten aufnehmen, im Uebrigen aber Pagina nach beiliegendem Muster A - ohne Linien - enthalten soll. [...] Ein anderes Buch soll die früher üblich gewesene Form erhalten und dem Rathhaus-Hausmeister behändigt werden.“ Die Bücher wurden im Jahre 1902 geliefert, scheinen aber 1944 während des Zweiten Weltkriegs vernichtet worden zu sein.

Wenn das Jahr 1838 als Anschaffungsjahr des Goldenen Buches zutreffend ist, dann wird dies sehr wahrscheinlich mit dem Besuch des russischen Zaren Nikolaus I. zusammenhängen, der den Goldenen Saal des Augsburger Rathauses zusammen mit dem bayerischen König Ludwig I. besichtigte.<sup>10</sup> Dieses Goldene Buch wäre dann als ein Fremdenbuch entstanden, wie es eines seit 1817 für den Friedenssaal zu Münster gab.

### Ingolstadt

In das Privilegienbuch der Stadt Ingolstadt, das aus einer Abschrift von circa 120 Urkunden und einer Sammlung von Miniaturbildnissen von Ratsherren zwischen 1493 und 1880 besteht, trugen sich zwischen dem 25. August 1872 und dem 18. Mai 1912 fünf Persönlichkeiten ein. Den Anfang machte dabei der deutsche Kronprinz Friedrich Wilhelm, der spätere Friedrich

6 H. Jäger-Sunstenau, *Die Ehrenbürger und Bürger ehrenhalber der Stadt Wien*, Wien 1992, S. 7.

7 Die „Ehrenbürger der Stadt Chemnitz in besonderer Weise durch Eintragung in ein Album zu ehren“, regte 1890 der Oberbürgermeister Dr. Andre an. Ein „Goldenes Buch“ wurde erst 1899 begonnen.

8 Wir präsentieren Stadt für Stadt in der chronologischen Reihung nach dem Beginn relevanter Überlegungen, ein Goldenes Buch anzuschaffen.

9 Vgl. Schwäbische Landeszeitung Nr. 59, 20.05.1950.

10 Vgl. H. Kießling, *Der Goldene Saal und die Fürstenzimmer im Augsburger Rathaus*, München 1997, S. 90.

III., bei seinem ersten Besuch der Stadt anlässlich eines Manövers. Die nächste Unterschrift vollzog Leopold Prinz von Bayern 1906.

#### Freiburg im Breisgau

Zur Erinnerung an den siegreichen Krieg 1870/71 wurde in Freiburg im Jahre 1876 ein „Siegedenkmal“ eingeweiht. Zu diesem Anlass hatte die Stadt ein „zur Aufnahme der Namen aller Festtheilnehmer gestiftete[s] Gedenkbuch“ angeschafft. Ein eigener Tagesordnungspunkt für den Eintrag war in der Festordnung allerdings nicht vorgesehen. Am 3. Oktober trugen sich Kaiser Wilhelm I. und „seine hohen Begleiter“ ein. Dieses später als „Goldenes Buch“ bezeichnete Werk wurde nicht fortgesetzt. Ein zweites Goldenes Buch wurde der Stadt Freiburg 1903 „in dankbarer Erinnerung an den 2. Juni 1902“ geschenkt. An diesem Tag besuchte das Großherzogpaar die Stadt anlässlich des Erweiterungsbaus des Rathauses.

#### Worms

Der erste Eintrag in das Goldene Buch stammt vom 31. Oktober 1883. Mit der Unterschrift des Wormser Lederindustriellen Heyl setzten viele Mitglieder des „Altertumsvereins Worms“ ihren Namen in das Buch. In der Anfangszeit und sogar bis zum Zweiten Weltkrieg gab es auch formlose Einträge von Besuchergruppen. Bei der Einzeichnung durch den russischen Zaren am 7. Oktober 1899 wurde in der „Wormser Zeitung“ das Buch als „Fremdenbuch“ bezeichnet. „Goldenes Buch“ nannte man es wohl erst in den 1930er Jahren.

#### München

Seit 1888 existiert in München das „Große Gästebuch“, das als „Gedenkbuch des Rathauses München“ angeschafft wurde. Mit seinem „prächtigen Goldschnitt“ sollte es „zu Einträgen bei feierlichen Anlässen, hohen Besuchen etc. benützt“ werden.<sup>11</sup> Als im selben Jahr der

Kaiser in München weilte, wurde es in die Residenz gebracht, weil jener nicht die nötige Zeit zu einem Besuch des Rathauses hatte. Ein Jahr später entschloss sich der Magistrat, eine Sammlung anzulegen, zu der Münchner Künstler kostenlos ein Kunstwerk beisteuern sollten. Diese Kollektion erhielt die Bezeichnung „Goldenes Buch“. Aufschlussreich ist die entsprechende Magistratssitzung, in der es Kritik an der Gestalt des Gedenkbuchs gab. Zudem erklärte Bürgermeister Dr. von Widenmayer laut Protokoll: „Die Sache wäre zuerst anders gedacht gewesen, aber das Stadtbauamt habe alle Meinungen durchkreuzt. [...] Er habe die Ansicht gehabt, das Buch solle bei sämtlichen b. Prinzen und Prinzessinnen herumgeschickt werden.“

Zu dem Buch gab es gegenläufige Vorstellungen. Manche verstanden es als ein Fremdenbuch, das an einen besonderen Ort gebunden sei, andere wünschten sich ein städtisches Stammbuch, zu dem auch künstlerische Arbeiten wie Zeichnungen oder Gedichte gehörten und das außer Haus gegeben werden konnte. Die unterschiedlichen Ziele im Magistrat und der Einfluss eines städtischen Amtes zeigen, wie offen zu jenem Zeitpunkt noch die Entwicklung hin zu einem typischen Goldenen Buch einer Stadt gewesen war. Die Initiative der Residenzstadt München zeitigte jedoch Impulse für andere Städte.

#### Bad Kissingen

Am 17. April 1889 schrieb der Kissinger Bürgermeister an den Stadtmagistrat München: „Aus der Gemeindezeitung haben wir entnommen, daß die Stadt München demnächst ein Gedenkbuch auflegen will. Wir ersuchen ergebenst, uns gefälligst die Einrichtung dieses Gedenkbuches mitteilen zu wollen, da wir hier ein ähnliches aufzulegen gedenken.“ Am 4. Juli 1889 nahm der Magistrat von Bad Kissingen den Antrag an, ein Gedenkbuch anzuschaffen, in das „allerhöchste[n] und hohe[n] Herrschaften, berühmte Männer und Frauen, Ehrenbürger etc. ihre Namen persönlich eintragen“. Ein Münchner Architekt wurde angeschrieben: „Wir beab-

11 Vgl. Jahrbuch der Stadt München 1888.



sichtigen, ein Gedenkbuch auf dem Rathause zu hinterlegen“. Über die Form gab es verschiedene Ansichten und man bat um dessen Rat, „zumal dasselbe Ihrer Majestät der Kaiserin noch vor Ihrer Abreise vorgelegt werden soll.“ Der Architekt schlug als Titel vor: „Gedenk-Album der Stadt Kissingen oder etwas Ähnliches“. Das Buch wurde bald angeschafft, so dass sich die Kaiserin als Erste im August 1889 eintragen konnte. Im Juni 1890 lehnte der Magistrat die Bitte einer Freifrau sich „in das goldene Buch einschreiben“ zu dürfen ab, da es nur für Berühmtheiten bestimmt sei. In dieser Bitte taucht offenbar erstmalig die Bezeichnung „Goldenes Buch“ im hier behandelten Sinne auf.

#### Landshut

1894 besuchte Prinzregent Luitpold die Stadt und lobte diese am 10. September mit einem handschriftlichen Text, der wohl den Anstoß zur Anlegung eines Stadtbuches wurde. Am 25. April 1895 bat die Stadt Landshut zahlreiche prominente Besucher der letzten Jahre, sich in einen zugesandten Bogen einzutragen. Dabei sprach die Stadt von einem „goldenen Stadtbuch“. 1897 sollte dann das bereits genehmigte Buch „a conto Katholikentag“ angeschafft werden. Seitdem besitzt Landshut ein Goldenes Buch. In diesem befindet sich ein nachträglich eingebundenes Blatt mit einem Eintrag des Prinzen Ludwig von Bayern aus dem Jahr 1890.

#### Pforzheim

Eine 1891 in Pforzheim begonnene Chronik verzeichnet den Besuch des Großherzogs bei einer Fachausstellung des Kunstgewerbevereins, aber nicht dessen persönlichen Eintrag. Erst am 29. Mai 1895 anlässlich der Einweihung des Rathausneubaus „geruhen“ der Großherzog sowie sämtliche Ehrengäste, sich „in diese Chronik der Stadt Pforzheim einzuzeichnen“<sup>12</sup>. Erst später wurde diese „Goldenes Buch“ bezeichnet,

die funktionale Mischung von offizieller Stadtchronik und Goldenem Buch jedoch ungünstig angesehen.

#### Bamberg

Die Stadt Bamberg wollte sich im Juni 1895 „ein sog. ‚goldenes Buch‘“ beschaffen und schrieb deshalb nach München, um sich Informationen zu Material und Ausstattung einzuholen. In Münchens Stadtverwaltung verstand man damals unter dem Begriff „Goldenes Buch“ anscheinend nur die Sammlung der künstlerischen Arbeiten und nicht die parallel existierende Autographensammlung, da in der Antwort nur die Kunstsammlung erläutert wurde. Schließlich fertigte ein Buchbinder ein Buch für Unterschriften an. Der erste Eintrag in das Goldene Buch erfolgte durch den bayerischen Prinzregenten Luitpold am 4. Juli 1898.

#### Köln

In Köln gibt es seit 1897 ein Goldenes Buch. „Der neue Silberschatz der Stadt Köln ist kürzlich um ‚das goldene Buch‘ vermehrt worden, einen ganz in vergoldetes Silber gefaßten Festkodex, der von den hohen Gästen der Stadt die Namen aufnehmen soll“,<sup>13</sup> hieß es im selben Jahr in einer Kunstzeitschrift, in der die Gestaltung des Buches vorgestellt wurde.

#### Nürnberg

Auf Initiative des Bürgermeisters Georg von Schuh wurde vom Magistrat und vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten die Herstellung eines „Stadtbuchs“ beschlossen. Das Titelblatt mit einer allegorischen Darstellung trägt die Aufschrift „Das goldene Buch der Stadt Nürnberg 1897“. Am 2. September 1897 trug sich erstmals der Kaiser mit begleitenden Fürsten ein.

12 Vgl. H.-P. Becht / H.-J. Kremer, Die Chronik der Stadt Pforzheim 1891-1939, Ubstadt-Weiher 1996, S. 35; vgl. auch S. 7, 32.

13 A. Schnütgen, Das Goldene Buch der Stadt Köln, in: Zeitschrift für christliche Kunst, 10/1897, Sp. 162.

### Würzburg

Auf Anregung des Stadtbaurats Peter Bernatz wurde 1897 eine kostbare Metallkassette mit der Aufschrift „Goldenes Buch der Stadt Würzburg“ angelegt, in die einzelne Blätter aufgenommen werden konnten.

### Weitere Städte

Gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts folgten mit der Anschaffung eines Goldenen Buches unter anderem die Städte Passau, Hamburg, Dortmund,<sup>14</sup> Chemnitz, Heidelberg, Aachen,<sup>15</sup> Wuppertal, Frankfurt am Main, Kassel, Düsseldorf sowie auch Erfurt, Wiesbaden, Halle, Alt-Saarbrücken und St. Johann, Heilbronn, Hannover, Berlin und Erlangen.

### 3. Die Etablierung des Begriffs „Goldenes Buch“ als städtisches Ehrenbuch

Der Wandel beim Verständnis des Begriffs „Goldenes Buch“ in Enzyklopädien ermöglicht eine zeitliche Eingrenzung dessen Ausbreitung. Der „Ersch/Gruber“ nannte 1861 und 1893 unter dem Begriff „Goldenes Buch“ lediglich das Geschlechterbuch in Venedig;<sup>16</sup> ebenso 1893 das Brockhaus Konversations-Lexikon. Das Meyers Konversations-Lexikon führte unter diesem Begriff im Jahre 1909 erstmals auf: „Gegenwärtig führen diesen Namen die Fremdenbücher in den Rathäusern großer Städte zur Einzeichnung hoher Besucher.“

Bei den verwaltungsinternen Diskussionen zur Anschaffung fällt gegen Ende des 19. Jahr-

hunderts eine Vielfalt an Begriffen auf. Unter anderem ist die Rede von „Gedenkbuch“, „Fremdenbuch“, „Album“, „Großem Gästebuch“ oder allgemein von einem „Stadtbuch“. Auch der Begriff „Chronik“ wird weiterhin verwendet. Zu den einzelnen Begriffen treten auch erläuternde Zusätze wie „des Rathhauses“ oder „im Repräsentationssaal“. Doch allmählich beginnt sich die Bezeichnung „Goldenes Buch“ durchzusetzen. In Frankfurt am Main vermeldet eine Tageszeitung 1907: „Ein ‚Goldenes Buch‘ wird in Zukunft im Römer ausliegen, ein Stamm-, Ehren- und Fremdenbuch unserer Stadt, in dem alle sich verewigen sollen durch eigenhändige Eintragungen, die als Ehrengäste in ihren Mauern geweiht“ haben. Der Terminus hat möglicherweise durch seinen würdigenden Charakter die Ausbreitung des städtischen Ehrenbuchs befördert. Idee, Objekt und Begriff waren im Werden und bedingten sich wahrscheinlich wechselseitig.

Wie der einschlägige Begriff eine Zeit lang unterschiedlich gefüllt wurde, zeigt sich in München, wo die Sammlung der Kunstobjekte auch 1895 so titulierte wurde, in Frankfurt, wo 1901 der Stifter des Goldenen Buches, der Bankier von Bethmann, ein weites Begriffsverständnis hatte, das sich nicht nur auf eine Autographensammlung beschränkte, sondern ebenso ein Urkundenbuch hätte enthalten können, oder in Bremen, wo noch 1908 eine Mappe für städtische Reden- und Eidestexte mit dieser Bezeichnung angeschafft wurde.

### 4. Zusammenfassung

Das Goldene Buch der Städte kommt im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ansatzweise und in dessen letzten Jahrzehnt vereinzelt auf, um sich seit der Jahrhundertwende und danach schnell auszubreiten. Diese Entwicklung beginnt im süddeutschen Raum, insbesondere in Bayern, und erstreckt sich dann vornehmlich auf Großstädte. Anlass war häufig der Besuch des Kaisers zur Einweihung eines Rathausneubaus oder dessen Erweiterung. Wiederholt wurde das Goldene Buch gestiftet und auch Teil eines neu-

14 Vgl. Siehe G. Sander, Das Goldene Gastbuch der Stadt Dortmund. Ein Beitrag zur Mittelalterrezeption im Wilhelminischen Zeitalter, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark 89, 1998, S. 149-183

15 Vgl. H. Lepper, Das Aachener Ratssilber. Ein Beitrag zur Repräsentanz bürgerlichen Selbstbewusstseins im Wilhelminischen Deutschland, in: Aachener Kunstblätter, Bd. 53, 1985, S. 189-206.

16 J.E. Volbeding, Goldenes Buch (Libor d'Oro), in: J.S. Ersch / J. G. Gruber, Allgemeine Encyclopädie der Wissenschaften und Künste, I. Sektion, Teil 73, Leipzig 1861, S. 240.

en Ratssilbers. Dies erfolgte oftmals parallel mit dem Erwerb prachtvoller Amtsketten.<sup>17</sup>

Dass zu diesem Forschungsobjekt im Allgemeinen ein erheblicher Mangel an Quellen nachweisen besteht, kann als Zeichen für dessen graduelle Entstehung angesehen werden. Offenbar verlief die Anschaffung auch unterhalb einer relevanten Wahrnehmungsschwelle und zumeist ohne schriftliche Fixierungen, da es wahrscheinlich nie notwendig war, zur Anlegung eines Goldenen Buches die Erlaubnis einer Kommunalaufsicht einzuholen.

Das Goldene Buch diente der Würde und Auf-

17 Vgl. G. Stemmler, Die Amtskette des Bürgermeisters. Ihre Geschichte sowie ihre historische Einordnung in Deutschland, Frankfurt 2002.

wertung des städtischen Bürgertums und zielte als neue symbolisch-zeremonielle Form auf die kommunalen Repräsentationsbedürfnisse der Städte in einer Phase ihres raschen Aufblühens und Wachsens in einem noch vom Adel dominierten Obrigkeitsstaat. Somit dürfte es auch der besondere Glanz im wilhelminischen Deutschland gewesen sein, der die Kreativität der Kommunalpolitiker herausgefordert haben mochte,<sup>18</sup> so dass sich die Goldenen Bücher der Städte zu ihrem heutigen Status entwickeln konnten.

18 Hinzu kommt das bisweilen banale Problem einer inhaltlichen Auffüllung von Empfängen: im Freien gab es Ehrenpforten, Musikkapellen und Paradenden, in geschlossenen Räumen vor allem Reden und musikalische Darbietungen.

Franziska Puhon-Schulz

## Spectacular City. Architektur / Fotografie

### Ausstellungsbesprechung

Ausstellung im NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf vom 27.01.2007 bis 06.05.2007. Gleichnamiger Katalog mit Textbeiträgen von Emiliano Gandolfi, Steven Jacobs und Jean-François Chevrier, Niederlande: NAI Publishers, 180 S., 47,50 €.

Nie stand „Stadt“ so sehr im Mittelpunkt des künstlerischen Interesses wie in den letzten Jahren. Wir zählen im Jahr 2007 alleine vier Ausstellungen in europäischen Städten, deren Architektur Geschichte gemacht hat: Die Kunsthalle Rotterdam zeigte im Rahmen der 3. Internationalen Architektur-Biennale „Power - Die Erschaffung der heutigen Zeit“ (24.05. - 02.09); die Akademie der Künste in Berlin besann sich mit der Ausstellung „Die Stadt von Morgen“ auf

die Archäologie des Hansaviertels Berlin; das Centre Pompidou in Paris zeigte vom 25.04. bis zum 20.8.2007 „Air de Paris“ eine Gruppenausstellung mit Arbeiten von 50 Künstlern sowie 16 Architekten und Designern zum Thema „Stadt“ und „urbanes Leben“ (17.05. - 08.07.) und im NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf wurde Architektur fotografie unter dem Titel „Spectacular City“ präsentiert (27.01.-06.05.).

Warum diese Aufmerksamkeit von Kunstmuseen für die Stadt und Ihre Abbildungen? Sehnsucht nach Authentizität und Wiedererkennbarkeit in den sich schnell wandelnden Städten? Der Wunsch nach Bildern von Architektur, die zu Ikonen des Jahrzehnts oder gar des Jahrhunderts werden? „In unseren Tagen wird die beste Architektur oft nicht gebaut, sondern



Abb. 1: Edgar Cleijne.

auf Hochglanzpapier gedruckt und bestaunt“, heißt es provokativ in der Presseerklärung von Werner Lippert aus dem NRW-Forum. Wie die Architekten entwerfen auch Fotografen Bilder als Behausung. Das Ziel von „Spectacular City“, ist laut Emiliano Gandolfi, „durch die fortlaufende Veränderung der urbanen Landschaft die Bedeutung der Bilder für die Entwicklung unserer kollektiven Vorstellung zu begreifen.“

Die Ausstellung, die im Rotterdamer NAI, dem niederländischen Architektur Institut, zusammengestellt wurde, zeigt 100 Fotografien aus den letzten zehn Jahren von international berühmten Künstlern wie Andreas Gursky, Thomas Struth, Thomas Ruff und Olivo Barbieri, Thomas Demand, Andreas Gefeller, Heidi Specker, Michael Wesely, Todd Hido – um nur einige der bekanntesten zu nennen. Darunter eine Vielzahl von Fotografien, die an der Düsseldorfer Kunstakademie studiert haben. Denn, so die Organisatoren der Ausstellung, „wenn im Ausland von der jüngeren deutschen Fotografie die Rede ist, dann spricht man von der ‚Düsseldorfer photography‘ und meint damit Bernd und Hilla Becher und in der Folge ihre Schüler, denen sich eine zweite und dritte Generation anschließt“. Charakteristisch für diese Fotografien ist die Wahl fester Parameter, wie strikte Frontalität, gleichmäßige Schärfe, neutrale Beleuchtung - störende Elemente werden, zum Teil durch Computerretusche, ausgeblendet.



Abb. 2: Aglaia Konrad.



Abb. 3: Geert Goiris.



Abb. 4: Bas Princen.



Abb. 5: Sze Tsung Leong.

Instrumentarium, mit dem er, wie viele andere Künstler der Ausstellung auch, neue Wirklichkeiten erforscht. Thomas Ruff schließlich wählt einen dritten Weg: Das Inszenatorische an seinen Aufnahmen wird herausgestellt. In seiner Serie der Nacht-Fotos von Düsseldorf (1992-1996) sehen wir den Gegenstand (die Brücke, das Haus, die Autos) durch diffuses, grünliches Licht auf neue, unerwartete Art.

Allen in der Ausstellung gezeigten Fotografen ist gemeinsam, dass sie sich der Großstadt bedienen, um Bilder zu komponieren. Dafür arbeiten sie mit Großformatkameras oder setzen ihre Kompositionen aus vielen Kleinbildaufnahmen zusammen. Während einige (Gursky, Couturier und van Salm) das Wesen der Stadt erfassen wollen, steht bei anderen (wie Struth, Princen und Lelong) die strukturelle Analyse der Stadt im Vordergrund, wieder andere (wie Ruff, Demand und Zwakman) beschäftigen sich mit der Frage der Wahrnehmung der Stadt im Bild.

Auffällig ist, dass Orte an denen man sich gerne aufhält, wie Parks und Plätze mit ihrer umgebenden Architektur keinen Platz in dieser Architekturfotografie finden. Es sind eher die Nichtorte, atmosphärisch verwaiste Orte, oder Orte und Räume, in denen der Mensch zum Ornament in der Masse wird. Vermisst werden vom Betrachter Aufnahmen aus Augenhöhe, die mit seinen alltäglichen Sehgewohnheiten übereinstimmen. Bewusst vergessen wird auch,

dass unser kollektives Bildgedächtnis zu einem Großteil durch Ansichten europäischer Altstädte geprägt ist. Aber genau die Aufforderung zum Blick auf fremde Städte oder auf Gebäude, Orte und Strukturen, die wir im alltäglichen Getriebe unserer Heimatstädte allzu gern übersehen, macht diese Ausstellung und ihren Katalog so sehenswert.

Die Fotografen der Ausstellung, die die Zukunft nicht bauen, sondern fotografieren:

Olivo Barbieri, Oliver Boberg, Balthasar Burkhard, Vincenzo Castella, Edgar Cleijne, Stéphane Couturier, Thomas Demand, Andreas Gefeller, Geert Goiris, Andreas Gursky, Naoya Hatakeyama, Todd Hido, Dan Holdsworth, Francesco Jodice, Aglaia Konrad, Luisa Lambri, Ine Lamers, Sze Tsung Leong, Armin Linke, Taiji Matsue, Karin Apollonia Müller, Bas Princen, Thomas Ruff, Frank van der Salm, Heidi Specker, Jules Spinatsch, Thomas Struth, Michael Wesely, Edwin Zwakman.

## Besprechungen

RÜDIGER BRAUN, *Die älteste Rechnung des Bürgerspitals von 1495, Würzburg: Verlag Ferdinand Schöningh 2005 (Schriften des Stadtarchiv Würzburg 15), X, 166 S., zahlr. Abb., 14,90 €.*

Der Vf. hat sich als langjähriger Direktor des Würzburger Bürgerspitals zum Hl. Geist nach mehrfachen Veröffentlichungen zur Spitalgeschichte im vorliegenden Werk einer Edition der ältesten Rechnung des Spitals zugewandt. Diese Jahresrechnung wurde vom Spitalmeister Ott Sauer 1495 angelegt. Die Rechnung ermöglicht einen vertieften Einblick in den Spitalbetrieb des späten Mittelalters. Sie bestätigt erneut, dass das Spital Altenhilfe und Krankenpflege nebeneinander verwirklichte. Sie beweist auch, dass die Vermögensverwaltung dazu diente, die sozialen Aufgaben zu erfüllen. Das Jahr 1495 war in landwirtschaftlicher Hinsicht ein erfolgreiches Jahr. In der Jahresrechnung sind alle Einnahmen und Ausgaben enthalten. Abgesehen von den fehlenden Abschreibungen ergibt sie eine Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1495. Nach einem Vorwort und einer einleitenden Abbildung des Rechnungsbandes ist jeweils auf der linken Seite eine Abbildung der Seite des Originals, während auf der rechten Seite die Eintragungen in einer Tabelle zusammengefasst und teilweise kommentiert werden. Damit handelt es sich nicht um eine echte Edition, die auf wortgetreue Wiedergabe Wert legt, sondern um eine photographische Publikation der Rechnung mit teilweiser Übertragung des Textes und einer Kommentierung. Diese Art des Abdrucks sichert das Original durch die photographische Wiedergabe gegenüber einer einfachen Edition weitaus mehr. Die Kommentierung gibt häufig wertvolle Hinweise und Ergänzungen. Die am Ende des Bandes gegebene wirtschaftliche Be-

wertung der Rechnung und die Angaben zu Maßen und Gewichten sind ebenfalls weiterführend. Der Band bietet dem erfahrenen Forscher durch die Abbildungen des Originals die Möglichkeit, den Rechnungsband am Schreibtisch ohne Schwierigkeiten zu benutzen, was eigentlich im Originaltext in der Regel nicht möglich ist. Die Bedeutung eines Spitals für die Stadt und ihr Leben ist so offenkundig und allgemein bekannt, dass sich dazu weitere Angaben erübrigen. Die vorliegende Publikation ist für die Geschichte Würzburgs ein Gewinn.

*Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen*

HOLGER REIMERS/JÜRGEN SCHEFFLER (Hrsg.), *Das Hexenbürgermeisterhaus Lemgo. Bürgerhaus – Baudenkmal – Museum, Bielefeld: Verlag für Regionalgeschichte 2005 (Schriften des Städtischen Museums Lemgo 5), 190 S., zahlr. Ill., graph. Darst., 24,- €*

Das sogenannte Hexenbürgerhaus in Lemgo ist bekanntlich nach einem seiner Bewohner, dem „Hexenbürgermeister“ Hermann Cothmann, benannt, mit dessen Wirken etwa 100 Hinrichtungen von „Hexen“ in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verbunden ist. Seine Geschichte steht in dem Band jedoch nicht im Mittelpunkt. Das Interesse gilt vielmehr zunächst dem Haus selbst, das nicht nur in Lemgo, sondern weit darüber hinaus als eines der bedeutendsten Renaissance-Bürgerhäuser im Weserraum gilt. Insbesondere seine reich verzierte Fassade ist kunst- und architekturgeschichtlich von besonderer Bedeutung. Gebaut wurde das repräsentative Bürgerhaus in Zeiten



wirtschaftlicher Blüte der Hansestadt Lemgo in den späteren 1560er Jahren durch den Kaufmann und Bürgermeister Lemgos Hermann Kruwel und seiner Frau Lisbeth Fürstenau, die beide aus angesehenen und v.a. wohlhabenden westfälisch-lippischen Bürgerfamilien stammten. Die aufwändige Fassade ihres Hauses dokumentierte schon äußerlich die soziale Verortung der beiden und den aktuellen wirtschaftlichen Erfolg, der die kostspielige Gestaltung ermöglichte. Es ist leider nicht möglich, den Baumeister des Hauses zuverlässig zu bestimmen.

In der öffentlichen Wahrnehmung sowohl in Lemgo selbst als auch regional und schließlich auch überregional trat der Bauherr jedoch seit dem beginnenden 20. Jahrhundert, als das Haus zum touristischen Ziel wurde, rasch hinter den berüchtigten Hexenbürgermeister zurück. Im 19. Jahrhundert war nicht nur der einstige Reichtum Lemgos vergangen, auch die nunmehrigen Eigentümer des Hauses gehörten nicht mehr zur wirtschaftlichen Führungsschicht und mussten daher mehr an Profit als an Kulturgutschutz denken. Sie setzten so gegen Bedenken des Magistrats den Einbau eines Schaufensters für einen Laden durch. Als der Eigentümer jedoch 1910 ein Angebot erhielt, die Fassade abzubrechen und zu verkaufen, damit sie der finanziell offenbar gut gestellte Käufer an anderer Stelle wieder errichten konnte, entzündete sich am Hexenbürgermeisterhaus ein auch öffentlich in den Leserbriefspalten getragener Streit um den Stellenwert und die Möglichkeiten des Denkmalschutzes. Noch fehlte es an einer Gesetzgebung, die es ermöglicht hätte, den Abbruch der Fassade zuverlässig und dauerhaft zu verhindern. Zu seinem Schutz kaufte daher die Stadt Lemgo das Haus, um es als Museum zu nutzen. Damit begann ein neuer Abschnitt in der Geschichte des Hauses, in dem die – durch Krieg und Wirtschaftskrise allerdings behinderte – museale Inszenierung im Vordergrund stand. Nun erst wurde das Gebäude endgültig zum „Hexenbürgermeisterhaus“. Nicht zuletzt die publikumswirksame Einrichtung eines Folterkellers sorgte dafür.

Der Zustand des Hauses erforderte gleichzeitig Restaurierungs- oder Reparaturmaßnahmen. Die Vorstellung, dass dies konservierend, ohne allzu große Eingriffe in die originale Substanz und nur dort zu geschehen habe, wo von den Schäden Gefahren ausgingen, wurde in den 1920er Jahren zwar diskutiert, jedoch in der Umsetzung der Maßnahmen war man ganz älteren Vorstellungen verhaftet, die auf die Rekonstruktion eines „Urzustandes“ hinausliefen; und wo dieser nicht zu ermitteln war, half die Phantasie nach. Als 1961 eine nächste, groß angelegte Umbaumaßnahme durchgeführt wurde, war man noch nicht viel weiter. Offenbar bedenkenlos opferte man dem Einbau einer für das Museum allerdings erforderlichen Belüftungsanlage und der optischen Anpassung an die Vorstellung von einem alten Haus zahlreiche Elemente der Bausubstanz. Erst in den 1990er Jahren wandelte sich nicht allein das museale Konzept, sondern es setzte auch eine denkmalschützerische Tätigkeit ein, die sich auf der Höhe der heutigen Vorstellungen vom sachgerechten Umgang mit denkmalgeschützten Gebäuden befindet. Seit 1998 wurde das Hexenbürgermeisterhaus genau untersucht, so dass alle noch greifbaren Spuren früherer Bauzustände inklusive einer archäologischen Sicherung der Spuren einer Vorbebauung dokumentiert werden konnten. Im Anschluss daran wurde ein Restaurierungs- und Umbaukonzept erarbeitet und durchgeführt, bei dem weder die Nutzung des Gebäudes als Museum noch der Denkmalschutz aus den Augen verloren wurde. Dabei wurden alle Bauzustände aus der über 400jährigen Geschichte ernst genommen. Eine völlige Tilgung der Umbauten des 20. Jahrhunderts kam daher ebenso wenig in Frage wie der Versuch, den ursprünglichen Bau wieder herzustellen. Da viele Spuren früherer Zustände nur fragmentarisch gesichert werden konnten, wäre ein solcher Versuch ohnehin nur auf eine weitere Neuinszenierung hinausgelaufen.

Der anzuzeigende Band wurde aus Anlass des Abschlusses dieser Arbeiten herausgegeben und dokumentiert breit die Planungen und



Maßnahmen. Gleichzeitig wird die Geschichte des Hauses, seiner Bewohner und Nutzungen sowie der Vorstellungen, die man sich von ihm machte, vorbildlich aufgearbeitet, so dass sich das Buch über weite Strecken auch als eine Geschichte des modernen Umgangs mit Baudenkmalern und damit verknüpften musealen Konzeptionen am Beispiel eines Objekts lesen lässt. Es ist auf diese Weise nicht nur für die enge Lemgoer Lokalgeschichte von großem Wert, sondern ist allen zu empfehlen, die im weiten Feld des Denkmalschutzes, aber auch des Museumswesens tätig sind. Sie werden hier viele Anregungen und Einsichten finden, und der Preis von nur 24 Euro ist angesichts der zahlreichen Illustrationen alles andere als übertrieben.

*Max Plassmann, Düsseldorf*

CLAUS-PETER ECHTER, *Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kulturgeschichtliches Unternehmen (Difu-Beiträge zur Stadtforschung 43)*, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik 2006, 376 S., Broschur, 39,- €

Während die Denkmälämter der Bundesrepublik ihr Publikationswesen zunehmend zurück gefahren haben, blüht die Schaffenskraft zumindest einiger „Einzelkämpfer“. Zu ihnen gehört Claus-Peter Echter, der im Deutschen Institut für Urbanistik Grundlagenarbeit für die Denkmalpflege und die Stadtsanierung leistet. Sein neuestes Werk vertieft seine „Grundlagen und Arbeitshilfen städtischer Denkmalpflege“ von 1999 (besprochen in: *Die Alte Stadt*, Heft 1/2000, S. 81 ff). In weitem Bogen untersucht er das Vorhaben und die bisher erschienen Bände des neben dem Dehio einzigen ganz Deutschland umspannenden Projekts der Denkmaltopographie. Nach einem kenntnisreichen Einstieg anhand vergleichbarer Unternehmen wie insbesondere der Inventare und ihrer Nachfolgeprodukte, aber auch der Vorgänger- (z.B.

Baualterspläne) und Parallelunternehmen (Ortskernatlas) wird die Denkmaltopographie analysiert. Einer Zielfindungsdiskussion innerhalb der Denkmälämter folgten Richtlinien von 1981, die seither in den verschiedenen Ländern mit zahllosen Autoren, Fotografen und Zeichnern zu einer Vielzahl von Einzelbänden für Landkreise und Städte geführt haben. Oft von Band zu Band unterschiedlich sind die manchmal individuell gesuchten Aufgaben, ihre Organisation, Finanzierung und die Darstellung. Die Erfassungsquote reicht zwar von bisher 0 bis immerhin 50 Prozent, gleichwohl ist mittlerweile ein Zwischenstand erreicht, der auf eine flächendeckende Fortführung hoffen lässt. In jedem Fall zu bekräftigen ist das Fazit Echters, dass die Denkmaltopographie ein hervorragendes Instrument ist, das öffentliche Interesse an historischen Zeugnissen zu wecken und dass sie eine moderne (und aktuelle) Arbeitsgrundlage für Denkmalpflege und Stadtsanierung ist; damit teilt sie die Bedeutung mit der höchst verdienstvollen Arbeit des Autors.

*Dieter Martin, Bamberg*

PHILIPP SPRINGER, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Berlin: Ch. Links Verlag 2006, 824 S., Ill., 39,90 €.

Stadtmonographien versprechen Aufschluss über Entwicklung und Besonderheiten einer individuellen Stadt, eine lokale „histoire totale“ der städtischen Gesellschaft und mithin die Entschlüsselung der historischen Entwicklungslinien der heute vorzufindenden Stadt. Bei Schwedt, einer kleinstädtischen Nebenresidenz des preußischen Herrscherhauses und seit den späten 1950er Jahren Zentrum der Erdölverarbeitungsindustrie in der DDR, stellt sich die Frage, wie sich der politische, ökonomische und städtebauliche Rahmen einer industriell-

len Gründungsstadt – der dritten in der DDR nach Eisenhüttenstadt und Hoyerswerda – auf die Formierung der Stadtgesellschaft ausgewirkt hat.

Philipp Springer geht in seiner detaillierten Untersuchung, entstanden als Dissertation an der TU Berlin im Rahmen des Forschungsprojekts „Industriestädte in der SBZ/DDR“, vor allem den Möglichkeiten und Grenzen einer eigenständigen städtischen und kommunalen Entwicklung nach. Das moderne Schwedt entstand als Wohnstadt für die Beschäftigten zweier Großbetriebe, einer Papierfabrik und eines Erdölverarbeitungswerks, und hatte deshalb für die SED und die Regierung der DDR einen hohen Stellenwert bei der Entwicklung moderner Lebensverhältnisse im unterentwickelten Nordosten der DDR. Die im Zweiten Weltkrieg zum großen Teil zerstörte ehemalige Residenz war als Wachstumskern kaum noch vorhanden, so dass alle Planungen praktisch auf eine vollständig neue Stadt hingeeht haben, die dann ab 1959 in industrieller Bauweise errichtet worden ist.

Schwedts Entwicklung hing entscheidend von der Stellung und den Entwicklungsperspektiven der strukturbestimmenden Großbetriebe ab – in erster Linie dem Erdölverarbeitungswerk und späteren dem Petrolchemischen Kombinat. Ökonomische Grundsatzentscheidungen, bestimmtes Wachstum und Ausstattung dieses Städtetyps in besonderem Maße, aber auch deren Schrumpfung, die in Schwedt bereits in den 1980er Jahren eingesetzt hat. In Schwedt entwickelte sich vor allem in den 1960er Jahren eine Ankunfts-gesellschaft, in der individuelle Chancen aufs engste mit der neuen Stadt und ihren Möglichkeiten verbunden waren. Dies zeigt sich besonders in den vom Autor ausgewählten Interviewpassagen mit Bewohnern, die die Darstellung der städtischen Entwicklung und stadtpolitischen Entscheidungsprozesse aus individueller Perspektive ergänzen.

Charakteristisch für die „Neuen Städte“ wie Schwedt ist deren defizitäre Urbanisierung. Absolute Priorität beim Aufbau der industriellen Gründungstädte in der DDR – wie auch bei

anderen Stadtgründungsprojekten in den mittel- und osteuropäischen Gesellschaften unter sowjetischem Einfluss – hatte die Versorgung mit Wohnraum für die Beschäftigten der Scherpunktbetriebe. Dies war für die Herausbildung und Stabilisierung von Stammebelegschaften in den Fabriken notwendig, die ja in einem weitgehend agrarisch geprägten Umland angesiedelt wurden. Die Wohnungen der neuen Städte boten für Zuziehende einen erheblichen Anreiz, nämlich eine moderne Wohnung mit „Vollkomfort“ – ein absolutes Mangelprodukt – und ein, zumindest in der Planung, gut durchorganisiertes Wohnumfeld. Solche Pullfaktoren zeigten noch in den 1960er Jahren Wirkung, wie auch Springer anhand von Interviews mit Bewohnern Schwedts zeigen kann. Ab den 1970er Jahren stiegen dagegen die Ansprüche der Bewohner an die Stadt, kommunale Ausstattungsmängel zu beseitigen sowie Veränderungen an dem insgesamt als noch nicht ausreichend empfundenen „städtischen“ Charakter der Neustadt vorzunehmen. Stärker empfunden oder auch höher gewichtet wurden nun der zunehmend als monoton wahrgenommene architektonische und städtebauliche Charakter des industriellen Wohnungsbaus, ein beschränktes Warenangebot – obwohl Schwedt 1972 eines der begehrten staatlichen „Centrum“-Warenhäuser erhalten hatte – und eine als unzureichend empfundene kulturelle Landschaft, trotz des 1978 anstelle des 1962 abgerissenen Stadtschlusses fertig gestellten Kulturhauses (Stadttheaters). Es gehört zu den eindrucksvollsten Kapiteln dieser Stadtdarstellung, wie solche für eine „sozialistische Stadt“ eigentlich zentralen Projekte immer wieder verschoben wurden – von kleineren, aber zur selbstverständlichen Ausstattung von Städten gehörenden Einrichtungen wie Kinos und Gaststätten ganz abgesehen. So ist in Springers Untersuchung leicht nachvollziehbar, dass die versorgungsbezogene Vorstellung einer neuen Stadt im Laufe der Zeit verblasste und zunehmend die kritischen Seiten der Stadtentwicklung ins Zentrum der Erfahrungen der Bewohner getreten ist.

Springer untersucht in diesem Prozess die Rolle der Stadtverwaltung als Akteur zwischen Bevölkerungswünschen und zentralstaatlichen Direktiven. In der DDR galten Rat der Stadt und Stadtverordnetenversammlungen als „örtliche Organe der Staatsverwaltung“ und dementsprechend als ausführende Instanzen zentraler Planung. Dies galt auch weitgehend für Schwedt, doch macht der Autor auch deutlich, dass durchaus eigenständige Initiativen von Schwedt ausgegangen sind und die örtliche Verwaltung sich bemüht hat, die dringendsten Projekte bei den übergeordneten Instanzen durchzusetzen, von deren Ressourcen sie abhing, um Defizite, die anhaltenden Unmut bei der Bevölkerung auslösten, zu beheben.

Schwedt erweist sich in Springers detaillierter Untersuchung entgegen den Erwartungen einer monostrukturierten Stadt als durchaus differenzierte Stadtgesellschaft, die dem staatlich vorgegebenen Ideal egalitärer und moderner Lebensweise nur in Teilen entsprochen hat. Ökonomisch bedingte permanente Defizite und planwirtschaftliche Schwerpunktveränderungen markierten immer wieder eine Grenze des Möglichen, doch geriet das gesamte Projekt einer, nach DDR-Vorstellungen modernen Industriestadt in den 1980er Jahren in eine Sinnkrise, weil die einst attraktiven Grundfunktionen nun als selbstverständlich angesehen wurden, weitergehende Wünsche an eine attraktive Stadt aber nicht realisiert werden konnten. In Winfried Junges Dokumentarfilmserie „Die Kinder aus Golzow“ kommt ein nach Schwedt umgezogener Golzower zu Wort; er schildert den Ort bereits in den 1980er Jahren als eine urbane Wüste, die nur den Rückzug auf die Kerne Arbeit, Familie und Freizeit im Kleingarten nahe gelegt habe. Vielleicht liegt hier, in dieser defizitären Urbanität, neben der Notwendigkeit einer bezahlten Erwerbsarbeit, ein Grund für den extremen Bevölkerungsrückgang, den Städte vom Typ Schwedts seit 1989/90 zu erleiden haben.

*Andreas Ludwig, Berlin / Eisenhüttenstadt*

FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, *Museen und Stadtimagebildung. Amsterdam - Frankfurt/Main - Prag. Ein Vergleich, Bielefeld: transcript-Verlag 2005, 340 S., 27,80 €.*

Beim Wettbewerb zwischen Städten spielten in den letzten 30 Jahren das Stadtmarketing und die Stadtimagebildung eine immer größere Rolle. Inwieweit insbesondere Museen für moderne Kunst in den Prozess der Stadtimagebildung einbezogen wurden, untersuchte nun Franziska Puhan-Schulz in ihrer Dissertation vergleichend für die Städte Amsterdam, Frankfurt/Main und Prag. Museen seien nicht nur wichtig für das Stadtimage, sondern dienten ebenso als Standortargument wie als wichtiger Wirtschaftsfaktor. Dass die Autorin sich Museen für moderne Kunst herausgreift, begründet sie zum einen damit, dass diese „Flaggschiffe in der Museumsarbeit“ seien (S. 27). Zum anderen ließen sich „vom Reißbrett international gefeierter Architekten“ stammende Bauten als Imageträger schnell und umfassend vermarkten (S. 16). Schließlich greife Hermann Lübkes Musealisierungsthese nicht bei Museen moderner Kunst. Vielmehr signalisiere eine Stadt damit, „am Puls des Zeitgeschehens zu sein. Sie setzt mit den Museen Symbole für Kreativität, Aufgeschlossenheit und Zukunftsbewusstsein“ (S. 119).

Im Anschluss an die Einleitung widmet sich die Autorin in einem historischen Teil der Stadtplanung in den untersuchten Städten seit dem 19. Jahrhundert und weist darauf hin, dass insbesondere seit Mitte der 1970er Jahre kulturellen Einrichtungen bei der internationalen Profilierung der Städte eine besondere Rolle zukam. Anschließend befasst sie sich mit der Entwicklung der Kulturpolitik in den drei Städten seit dem Zweiten Weltkrieg, ehe sich die Kulturanthropologin auf der Grundlage von ethnologischen Intensivinterviews mit mehr als 50 Experten aus den Niederlanden, der Tschechischen Republik und Deutschland sowie gestützt auf die Analyse der Fachliteratur und Tagespresse mit den entscheidenden Um- und Neubau-Pro-

jekten befasst: dem Stedelijk-Museum am Museumsplein in Amsterdam, dem Museum für Moderne Kunst und der Entwicklung des Museumsufers in Frankfurt sowie der langwierigen Auseinandersetzung um die Nutzung des ehemaligen Prager Messepalastes für die Moderne Galerie. Dabei legt Puhan-Schulz nicht nur eine ausführliche Analyse der Museumsplanungsprozesse vor, sondern befasst sich auch dezidiert mit den Initiatoren der Projekte und ihren Motiven, den unterschiedlichen Interessengruppen sowie den Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung. Deutlich wird, dass es in allen Fällen Proteste gegen die Bauprojekte gab, da die Vorstellungen der Planer und die der Bewohner und Nutzer vor Ort aufeinander prallten. Auch bewahrheitet sich in den untersuchten Fällen die These, dass sich die Nutzungsmöglichkeiten und der Nutzerkreis des neu strukturierten öffentlichen Raums durch die Museumsum- und -neubauten veränderten. Damit verfehlten diese Bauten, auch wenn die Autorin das nicht explizit erwähnt, ihr ursprüngliches Ziel, den öffentlichen Raum zu stärken. Während sich die Bevölkerung jedoch mit dem Amsterdamer Museumsplein identifiziert und nach Abschluss des Frankfurter Projekts kritische Stimmen verstummten, blieb der Messepalast mit seiner neuen Nutzung ein Fremdkörper im Stadtteil, der zugleich zu abseits liegt, um touristische Anziehungskraft zu entwickeln.

Schließlich skizziert die Autorin noch die Eröffnungsausstellungen mit Blick auf das öffentliche Ansehen des Museums und ihren Beitrag zur Stadtimagebildung. Verneinen kann sie die Annahme, dass sich durch den internationalen Austausch innerhalb der Kunstwelt eine Vereinheitlichung des Präsentierten einstellt. Vielmehr kommt diesen Expositionen vor allem symbolischer Charakter zu, der eng mit den kuratorischen Positionen und Persönlichkeiten der Direktoren verbunden ist. Dabei zeigen sich die Ausstellungen jeweils abhängig von der finanziellen und personellen Ausstattung des jeweiligen Hauses sowie seiner Räumlichkeiten und Sammlungen.

Insgesamt handelt es sich um eine gut zu lesende und materialreiche Darstellung. Auch der Aufbau der Studie kann im Wesentlichen überzeugen. Offen bleibt jedoch z.B., nach welchen Kriterien die genannten Städte ausgewählt wurden. Dass sich in Prag sowohl aufgrund seiner Position als Hauptstadt wie aufgrund der politischen Situation vor und nach 1989 andere Voraussetzungen boten, aber auch andere Probleme auftraten als in Frankfurt oder Amsterdam, ist evident. Hier wäre es möglicherweise gewinnbringender gewesen, entweder drei Hauptstädte oder drei ähnlich große Großstädte zu vergleichen. Schuldig bleibt uns die Autorin aber auch die Antwort auf die Frage, warum sie kein Interview mit Jiří Kotalík, dem Direktor der Prager Nationalgalerie geführt hat, der das Projekt vor 1989/90 vorantrieb, sondern sich hier stets auf Aussagen anderer stützt.

Ob die Arbeit schließlich, wie dies der Werbetext auf der Buchrückseite ankündigt, tatsächlich Anregungen für Praktiker und zukünftige Projekte bietet, mag bezweifelt werden.

*Gudrun-Christine Schimpf, Mannheim*

MARTINA NUSSBAUMER, *Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images; Freiburg i. Br./Berlin/Wien: Rombach 2007, 393 S., broschiert, 39,10 €.*

Angeblich ist es so wahr wie es konstruiert ist: das Musikimage von Wien. Genauso süß wie gefährlich, integrativ wie partikular, (trans)national wie (anti)urban. Eine Vermutung, deren Wahrheitsgehalt die Historikerin, Kulturwissenschaftlerin und Wissenschaftsjournalistin Martina Nußbaumer in ihrer Dissertationsschrift mit einer Fülle an empirischen Befunden im Wien zwischen 1860 und 1914 unter Beweis stellt. Vielfachcodierbarkeit als Erfolgsgrundlage der „Musikstadt Wien“-Erzählung? Auf den ersten Blick scheint sich die bis heute anhaltende Attraktivität der Stadt der gro\_

ßen Tonheroen einer Interessenskoalition von Stadtpolitik und Tourismuswirtschaft seit 1945 zu verdanken, die diese Erzählung zur gezielten Ökonomisierung und Profilierung Wiens in einer zunehmend globalen Städtekonkurrenz einsetzte. Die touristische Inwertsetzung der „Musikstadt Wien“ und ihre erfolgreiche Nutzbarmachung für unterschiedliche Identitätspolitiken in Phasen politischer Umbruchzeiten des 20. Jahrhunderts greift – so Nußbaumer – allerdings auf bereits etablierte Bild- und Identitätssegmente vor dem Ersten Weltkrieg zurück.

Eingebettet in einen postmodernen theoretischen Diskurs der Konstruktion und Repräsentation kollektiver Identitäten beschreibt die Autorin den Aufstieg und die Verfestigung, ja den Siegeszug des Topos „Musikstadt Wien“ zum zentralen Image der Stadt. Dem Konstruktcharakter der großen Erzählung zum Trotz werden dabei jene Identifikations- und Funktionalisierungsmuster herausgearbeitet, die bis heute – sei es in Form von Weiterführungen, Umdeutungen oder bewussten Brüchen – den internationalen Erfolg der „Musikstadt Wien“ bedingen. Schicht für Schicht legt sie die Bildbestandteile frei, die unter der „kulturalisierten urbanen Oberfläche“ (Lindner und Musner) schlummern: eine bis zu ihren Anfängen zurückgeführte (Kunst)Musiktradition, der Stolz auf die vorbildliche Pflege dieses Erbes in den Wiener Musikinstitutionen, verknüpft mit dem besonderen *genius loci* der Stadt aus „Volkscharakter“, „Wiener Wein“ und „Wiener Frauen“.

Diese Inhalte sind, folgt man der Argumentation Nußbaumers, untrennbar mit der sozialen und parteipolitischen Ausdifferenzierung ihrer Trägerschichten verknüpft. Attribute des liberalen Wiener Großbürgertums als Hauptträger der Narration in den 1870er bis 1880er Jahren werden bis heute als exklusive und distinguierende Elemente der klassischen Musik benannt. Erst mit dem Aufstieg der modernen Massenparteien gewannen parteipolitische Aufladungen zunehmend an Gewicht. Wie die Autorin auf eindrückliche Weise zeigt, verschärften sich die Ambivalenzen der (über)nationalen

Identitätspolitiken, die in die Erzählung inkorporiert waren mit der Popularisierung der kulturellen Werte und Traditionen des Wiener Großbürgertums. „Im vielsprachigen Kontext der Habsburgermonarchie war Musik als nicht notwendigerweise an die Wortsprache gebundene Kunstform für derartige Versuche einer kulturellen Fundierung des Staates besonders attraktiv [...]. Eine gerade durch ihre ‚Übernationalität‘ zu Weltruhm gelangte ‚österreichische‘ Musik wurde daher als Sinnbild für die produktive ‚Polyphonie der Nationalitäten‘ und für die Einheit des Reiches gedeutet“ (S. 360).

Unabhängig vom Grad der tatsächlichen Aneignung in breiten Bevölkerungsschichten bot die gemeinsame Überzeugung, dass Wien eine „Musikstadt“ *par excellence* sei, die entsprechend gepflegt werden müsse, ein schichten- und parteiübergreifendes Identifikationsangebot, das innere Differenzen im Hinblick auf ein gemeinsames größeres Ideal überblendete. Gerade in dieser Vielfachcodierbarkeit sieht Martina Nußbaumer die Erklärung für den durchsetzenden Erfolg Wiens als Stadt der Musik. Die Verknüpfung dieses identitätsstiftenden Diskurses mit außeralltäglichen Inszenierungen und deren materielle Einschreibung in den Stadtraum als kulturelle Rahmung der Erzählung gehören dabei zum urbanen Repertoire symbolischer Vermittlung kollektiver Identität im öffentlichen Raum und bilden die Hauptanalysekomponenten der Arbeit. Die großen Musikbauten Hofoper, Musikverein und Konzerthaus, Komponistendenkmäler, Musikersgedenkstätten, Straßennamen sowie Reiseführer, Musikfeste und Komponistenjubiläen bildeten das materielle Substrat der Erzählung, dessen symbolische Wirkkraft der „Musikstadt Wien“ bis heute Authentizität verleiht. Einsichten mit Ausblicken auch in Bezug auf eine mögliche europäische Identitätspolitik, die mit dem Michael-Mitterauer-Förderpreis und dem Victor-Adler-Staatspreis ausgezeichnet wurden.

Anita Schlögl, Berlin

Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege  
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

**Heft 4/2007**

BAG - Verlag

Sándor Békési

**Die aufgeräumte Stadt als Bild**

Thomas Krüger

**Das Paradies der Kunden**

Axel Prieb

**Beitrag der Regionalplanung zum Erhalt  
lebendiger Innenstädte**

Hartmut H. Topp

**Altstadt für alle - barrierefreie Straßen und Plätze**

Dieter Martin

**Neuerscheinungen zum Denkmalrecht**

# Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt  
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler,  
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

## Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) - PROF.  
DR. AUGUST GEBESSLER (Geschäftsführer der  
AG Die alte Stadt e.V.).  
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,  
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.  
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS  
GESTRICH, Deutsches Historisches Institut,  
London - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,  
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und  
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie  
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,  
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof.  
Dr. Rainer Jooß, Esslingen - PROF. DR. URSULA  
VON PETZ, RWTH Aachen - VOLKER ROSCHER,  
Architektur Centrum Hamburg - PROF. DR.  
JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg - PROF. DR.  
DIETER SCHOTT, TU Darmstadt, Institut für  
Geschichte - PROF. DR. HOLGER SONNABEND,  
Universität Stuttgart, Historisches Institut.

## Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die  
Redaktionsadresse erbeten:  
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.  
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.  
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de  
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-  
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden  
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

## Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

## Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-  
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- 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 Verlag oder der Redak-  
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-  
gangen sein.

## Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),  
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.  
Tel.: 07151/2766-45, Email: [info@bag-verlag.de](mailto:info@bag-verlag.de)  
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht  
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt  
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-  
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-  
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht  
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung  
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die  
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-  
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-  
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das  
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen  
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das  
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.  
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge  
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der  
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des  
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des  
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in  
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-  
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-  
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden  
Printed in Germany. ISSN 0170-9364  
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-020-3



## Inhalt

**ABHANDLUNGEN**

|                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| SÁNDOR BÉKÉSI, Die aufgeräumte Stadt als Bild.<br>Zur Image-Produktion Wiens im späten 18. Jahrhundert ..... | 267 |
| THOMAS KRÜGER, Das Paradies der Kunden .....                                                                 | 283 |
| AXEL PRIEB, Welchen Beitrag kann die Regionalplanung zum Erhalt<br>lebendiger Innenstädte leisten? .....     | 299 |
| HARTMUT H. TOPP, Altstadt für alle - barrierefreie<br>Straßen und Plätze .....                               | 311 |
| <b>AUTOREN</b> .....                                                                                         | 326 |

**FORUM**

|                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| DIETER MARTIN, Neuerscheinungen zum Denkmalrecht .....                                       | 327 |
| FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Kunst im öffentlichen Raum.<br>Zu den Großveranstaltungen 2007 ..... | 330 |

**BESPRECHUNGEN**

|                                                                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| MONIKA ESCHER / FRANK G. HIRSCHMANN, Die urbanen Zentren<br>des hohen und späten Mittelalters ( <i>Immo Eberl</i> ) .....                     | 333 |
| MELANIE EHLE / MATTHIAS MÜLLER (Hrsg.), Unter fürstlichem<br>Regiment. Barth als Residenz der pommerschen Herzöge ( <i>Immo Eberl</i> ) ..... | 334 |
| HENNING STEINFÜHRER (Hrsg.), Die Weimarer Stadtbücher des späten<br>Mittelalters ( <i>Hiram Kümper</i> ) .....                                | 335 |
| ANDREAS SCHMAUDER (Hrsg.), Hahn und Kreuz. 450 Jahre Parität<br>in Ravensburg ( <i>Max Plassmann</i> ) .....                                  | 336 |

|                                                                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| DANIEL HOHRATH / CHRISTOPH REHM, Der Preis der neuen Kronen.<br>Württemberg und Baden als Vasallen Napoleons ( <i>Max Plassmann</i> ) .....             | 338 |
| EVELYN KLEIN / GUSTAV GLASER, Peripherie in der Stadt. Das Wiener<br>Nordbahnhofviertel ( <i>Martin Heintel</i> ) .....                                 | 339 |
| DIRK SCHUBERT, Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch<br>65 Siedlungen ( <i>Thomas Wolfes</i> ) .....                                           | 340 |
| JAN VOLKER WILHELM, Das Baugeschäft und die Stadt. Stadtplanung,<br>Grundstücksgeschäft und Bautätigkeit in Göttingen ( <i>Dietrich Denecke</i> ) ..... | 342 |
| LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG, Erhalt und Nutzung historischer<br>Großfestungen ( <i>Dieter Martin</i> ) .....                                             | 345 |

# Die aufgeräumte Stadt als Bild

## *Zur Image-Produktion Wiens im späten 18. Jahrhundert*

### 1. Vorbemerkung

Das nostalgische oder visionäre Potential von Stadtdarstellungen, die medienimmanent stets eine Botschaft und eine Interpretation von Stadt enthalten, ist bekannt. Ein illustres Beispiel für das Vorausgreifen der Bilder auf künftige Stadtentwicklungen bietet die kaiserliche Residenzstadt Wien während des Reformabsolutismus.

Als der Kartograph Joseph Daniel von Huber 1773 seinen großen, minutiösen Vogelschauplan von Wien und seinen Vorstädten nach Pariser Vorbild vollendet hatte, befand sich die Stadt gerade an einer städtebaulichen Weggabelung. Die exakte visuelle Erfassung aller Häuser im Auftrag Maria Theresias hatte neben der kaiserlichen Repräsentation möglicherweise einem weiteren Zweck zu dienen: der Erweiterung und Erneuerung der Stadt. Die perspektivische Ansicht sollte gemeinsam mit einem großformatigen Grundrissplan durch Joseph Nagel als Grundlage für die Bebauung



**Abb. 1:**  
**Perspektivplan der Stadt Wien**  
mit ihren Vorstädten von Joseph  
Daniel von Huber, 1769-73 (1778),  
Ausschnitt, Kupferstich und  
Radierung: Wien Museum. Diese  
gedruckte Vogelschau entstand im  
Maßstab von 1:1430 und misst insge-  
samt 3,5x4,1 Meter. Als unmittel-  
barer Vorläufer der Huberschen  
Vogelschauen - noch vor Wien fertigte  
er eine solche für Prag an - gilt die  
1734-39 entstandene Schrägsicht auf  
Paris von Bretéz / Lucas.

des Glacis und die Auffassung der Befestigungsanlagen verwendet werden.<sup>1</sup> Wie wir wissen, wurde aus den ehrgeizigen Überlegungen vorläufig nichts. Auf die planvolle Öffnung und Ausgestaltung der Stadt im großen Maßstab musste man noch fast ein Jahrhundert lang - bis zur Errichtung der Ringstraße - warten.

Doch wenige Jahre nach Hubers Plan erschienen die bis heute sehr beliebten, kolorierten Wien-Ansichten des Verlags Artaria. Und das ist die Ausgangsthese dieses Beitrags: Sie holen mit grafischen Mitteln quasi das nach, was im Stadtraum faktisch ausblieb. Sie wurden gewissermaßen zum visuellen Ersatz für die nicht realisierte erweiterte und durchkomponierte Stadt. Darin dürfte einer der Gründe für den Erfolg der Ansichtenserie liegen, jedenfalls wurde damit für Wien eine neue Stufe der Image-Produktion begründet.

## 2. Stadtentwicklung und Stadtgestalt

Im ausgehenden 18. Jahrhundert gehörte Wien zu den größten Städten in Europa. Die eigentliche Stadt befand sich allerdings nur innerhalb der Festungsmauern und war vom freigehaltenen Glacisgürtel und einem Kranz von über dreißig Vorstädten umgeben. Dieser Vorstadtbereich erstreckte sich bis zum zweiten, 1704 errichteten Befestigungsring, dem Linienwall (heute Gürtelstraße). Außerhalb der sogenannten „Linie“ lagen schließlich die noch durchwegs dörflich geprägten Vororte.

Stadträumlich setzte sich Wien in dieser Zeit also gleichsam aus drei verschiedenen Zonen zusammen. Die Interaktionen zwischen ihnen, auch in Form von Pendelwanderung, nahmen stetig zu, die Vorstädte wurden immer häufiger als mit Wien zusammengehörig betrachtet. Bautätigkeit und Bevölkerungswachstum verlagerten sich dabei mehr und mehr in die Vorstädte. Während die Einwohnerzahl der Altstadt mit etwas über 50.000 Personen zwischen Mitte und Ende des 18. Jahrhunderts nahezu unverändert blieb, nahm sie in den Vorstädten um ein Drittel zu und stieg in den Vororten gar auf das Zweieinhalbfache. So überschritt der Bevölkerungsstand im heutigen Stadtgebiet um die Jahrhundertwende bereits die 270.000er Marke.<sup>2</sup> Das schnelle Wachstum der Vorstädte wird auch durch die Anzahl der Häuser verdeutlicht. Zählte man 1799 erst 3.832 Gebäude, waren es zwei Jahrzehnte später bereits 5.241. Gegenüber der in dieser Hinsicht eher stagnierenden Altstadt wuchs also die Zahl der Häuser in den Vorstädten um mehr als ein Drittel an.<sup>3</sup>

1 Vgl. J. Mokre, Joseph Daniel von Huber. Leben und Werk eines österreichischen Militärkartographen des 18. Jahrhunderts, Dipl.Arb. Wien 1990, S. 37 u. 40; K. Weiß, Geschichte der Stadt Wien, Bd. 2, Wien 1883, S. 329 f.

2 P. Eigner Mechanismen urbaner Expansion, in: G. Chaloupek / P. Eigner / M. Wagner, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938 (Geschichte der Stadt Wien 5, Teil 2: Dienstleistungen), Wien 1991, S. 675.

3 R.E. Petermann, Wien von Jahrhundert zu Jahrhundert. Kulturgeschichtliche Entwicklung der Stadt, Wien 1927, S. 399.



**Abb. 2:** „Ansicht vom Graben gegen den Kohlmarkt“ von Carl Schütz, 1782 Verlag Artaria Wien, Kupferstich und Radierung koloriert: 1. Etat (von 5), Wien Museum. Der Graben bildete damals das Zentrum des Stadtlebens in Wien, war jedoch im Vergleich zu heute um einiges kleiner.

Die schmalen gotischen Bürgerhäuser wurden in der Innenstadt bereits zur Zeit des Barock reihenweise abgetragen; an ihre Stelle traten repräsentative Adelspaläste, Kirchen und Klöster oder stattliche Miethäuser. Der mittelalterliche Charakter der Stadt blieb nur im unregelmäßigen Straßengefüge erhalten. Einzelne Veränderungen daran wurden lediglich in Form von Durchbrüchen (Ballgasse-Himmelfortgasse) oder Verbreiterungen (Stephansplatz) vorgenommen. Die von Mauern eingeschnürte Stadt wuchs notgedrungen in die Höhe. So wiesen die meisten Häuser um die Jahrhundertwende von 1800 bereits drei oder mehr Stockwerke auf; nicht wenige kamen schon gar auf fünf Etagen.<sup>4</sup> Auf diese Weise entstand der charakteristische Kontrast zwischen der Enge der dicht verbauten Wiener Altstadt und der Weitläufigkeit der Vorstädte.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzten auch die obrigkeitlichen Anreize für städtebauliche Aktivitäten ein. 1767 erließ die Regierung eine Verordnung, welche für Neubauten auf grünem Grund eine 20jährige Steuerfreiheit gewährte und damit die Bautätigkeit in den Vorstädten förderte. Grundherrschaftliche Flächen wurden nach und nach in Bauland umgewandelt, parzelliert und für die Verbauung gewonnen. Als Erstes widmete das Schottenstift seine Felder um, und die Sied-

4 E. Lichtenberger, *Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City*, Wien 1977, S. 156.

lung Schottenfeld entstand. Auch die Umwidmung bestehender Gebäude und Freiflächen brachte neue Impulse für den privaten Wohnungsbau. Kaiser Joseph II. löste die Klöster und alle Friedhöfe innerhalb des Linienwalles auf.<sup>5</sup> Der Baukonsens seit der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zielte vorwiegend auf die Regelung der Fassadengestaltung ab, 1772 wurde zudem eine „Verschönerungskommission“ eingerichtet. So manche josephinische Reform war von großer Bedeutung für die bauliche Entwicklung Wiens. Mit der Abschaffung der so genannten Hofquartierspflicht im Jahr 1781 erhielten zudem die Hauseigentümer das volle Verfügungsrecht über ihren Besitz zurück. Dies kam praktisch einer massiven Liberalisierung des Wohnungsmarktes gleich und entfachte eine intensive Bau- und Wohnungswirtschaft. Der Ursprung des modernen Zinshauses liegt in dieser Zeit.

Joseph II. hatte im Jahr 1785 die Bastionen, die bis dahin militärischer Bereich waren und nur mit Erlaubnisscheinen für Spaziergänge nutzbar waren, für die Öffentlichkeit freigegeben und mit Bäumen bepflanzen lassen. Im Sinne der „Stadtverschönerung“ waren nach 1770 die unverbauten Flächen des Glacis geebnet, die Wege trassiert worden, um dort bald auch Alleen anzulegen.<sup>6</sup> Bald wurden auch die großen Gartenanlagen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht: der Prater im Jahr 1766, der Augarten 1775 und vier Jahre später der Schlosspark von Schönbrunn. 1776 wurden die Straßen mit verbesserten Laternen versehen, ein Jahrzehnt später waren auch die Vorstädte großteils mit einer öffentlichen Beleuchtung ausgestattet. Es gehört zu den Widersprüchen zwischen der Aufklärungsrhetorik des Systems und der Realität absolutistischer Praxis dieser Zeit, dass der josephinische Einfluss (Joseph II. war seit 1765 Mitregent und von 1780 bis 1790 Kaiser) auch eine Verstärkung des Militärs und der Wiener Garnisonen mit sich brachte. Eine Reihe neu gegründeter Vorstadtkasernen umgab nun die Stadt.<sup>7</sup>

Auf dem Gebiet des repräsentativen Baugeschehens gewann nach der so genannten „Klosteroffensive“ und dem barocken Palastbau nun ab Mitte des 18. Jahrhunderts ein neuer Gebäudetypus an Bedeutung: das große Zinshaus.<sup>8</sup> So entstand zwischen 1783 und 1790 an Stelle des Bürgerspitals ein riesiger Miethauskomplex. Selbst am Graben wurde eines der größten und prächtigsten privaten Zinshäuser im damaligen Wien, der Trattner-Hof errichtet. Thomas Trattner war durch den Aufschwung des Buchdruckergewerbes sowie dank zahlreicher Privilegien in wenigen Jahren zu einem der bedeutendsten Großunternehmer Wiens geworden. In dieser Zeit setzte die „Proto-In-

5 Vgl. B.M. Buchmann, Dynamik des Städtebaus, in: P. Csendes / F. Oppl (Hrsg.), Wien. Von 1790 bis zur Gegenwart, Wien 2006, S. 47-84.

6 R.E. Petermann (s. A 3), S. 421; P. Eigner (s. A 2), S. 671.

7 L. Bodi, System und Bewegung. Funktion und Folgen des josephinischen Tauwetters, in: Wien und Europa zwischen den Revolutionen, 1789-1848 (Wiener Schriften 39), Wien 1978, S. 43; F. Czeike, Die Wiener Kasernen seit dem 18. Jahrhundert, in: Wiener Geschichtsblätter 35 (1980) 4, S. 167 ff.

8 G. Buchinger / Chr. Farka, Wien. Geschichte, Struktur und Stadtbild, in: Die Kunstdenkmäler Österreichs, Wien I. Bezirk – Innere Stadt (Dehio-Handbuch), Horn-Wien 2003, S. XXI-XLI.

dustrialisierung“ ein. 1793 gab es in der Wiener Umgebung bereits über fünfhundert „außerzünftige Produktionsstätten“. Dieser Manufakturkapitalismus hinterließ indes keine derart signifikanten Spuren im Stadtbild wie die spätere maschinelle Massenproduktion. So fehlten Fabrikschornsteine im Stadtbild um 1800 noch weitgehend.<sup>9</sup>

Das wirtschaftlich vom Merkantilismus und politisch vom aufgeklärten Absolutismus getragene Manufakturwesen zeitigte auch einen Wandel in der Sozialgeographie der Residenzstadt. Sie differenzierte sich nicht nur stadträumlich, sondern auch in ihrer Sozialstruktur in verschiedene Bereiche auf. Eine Funktionsteilung zwischen Altstadt und Vorstädten wurde immer deutlicher. Während erstere zum Zentrum des Handels und der Bürokratie sowie zum Wohnort des Adels wurde, konzentrierte sich im Vorstadtgebiet die Produktion. Gewerbetreibende und Handwerker wurden auf diese Weise aus der Altstadt abgedrängt, die mehr und mehr eine repräsentative Funktion einzunehmen begann. Somit setzte bereits in dieser Zeit bereits die Citybildung ein.<sup>10</sup>

Weitere Maßnahmen zielten auf die Herstellung einer „reinlichen“ Stadt ab - vielfach mit Erfolg. Bis Mitte des 18. Jahrhunderts war der Großteil der Innenstadt kanalisiert. Verpflichtend wurden zudem Dachrinnen, die verhindern sollten, dass das Regenwasser von der Traufe spritzte, oder jene Wölbung städtischer Straßen, die den Abfluss erleichtern sollten. Die Straßenflächen wurden mit großen quadratischen Granitwürfeln gepflastert. In josephinischer Zeit folgten weitere Verordnungen: 1782 wurde für die Hauseigentümer vorgeschrieben, die Straßenabschnitte vor ihrem Haus zweimal täglich mit Wasser zu besprengen. Im selben Jahr ließ man sogar Sträflinge zum Gassenkehren abstellen. Diese Maßnahme, die gleichzeitig der moralischen Besserung von Kriminellen dienen sollte, wurde nach zwei Jahren allerdings wieder abgeschafft.<sup>11</sup>

Doch ungeachtet einiger spürbarer Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur unterblieben einschneidende städtebauliche Maßnahmen. Eine imperiale Stadtplanung, welche die Staatsauffassung des absolutistischen Herrschers stadträumlich und architektonisch umsetzte, hatte es im Wien des 18. Jahrhunderts nicht gegeben. „Großartige Plätze mit geräumigen und strahlenförmig angelegten Avenuen sowie perspektivische Durchblicke auf die reichlich ausgeschmückten Häuserfronten eines Fischer von Erlach oder Lukas von Hildebrandt, den beiden wichtigsten Baumeistern des barocken Wiens, suchte man hier vergeblich.“<sup>12</sup> So behielt Wien seine „mittelalterliche“ Enge, und sein Gepräge begann altmodisch zu wirken.

9 W. Häusler, Von der Manufaktur zum Maschinensturm. Industrielle Dynamik und sozialer Wandel im Raum von Wien, in: R. Banik-Schweitzer u.a., Wien im Vormärz, Wien 1980, S. 33; R. Sandgruber, Indikatoren des Lebensstandards in Wien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: ebda., S. 61.

10 P. Eigner (s. A 2), S. 670, 673 f.; E. Lichtenberger (s. A 4), S. 143.

11 Vgl. S. Pils, „Pestialische Dünste“. Stadt- und Straßensäuberung im Wien der frühen Neuzeit, in: K. Brunner / P. Schneider (Hrsg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wien 2005, S. 273; P. Payer, Die Säuberung der Stadt. Straßenreinigung und Müllabfuhr, in: ebda., S. 274.

12 Th. Sadowsky, Reisen durch den Mikrokosmos. Berlin und Wien in der bürgerlichen Reiseliteratur um 1800, Hamburg 1998, S. 105.



### 3. Die Schattenseiten der Stadt

Die künstlerische Pracht des Barock geriet in ein Missverhältnis zu den umgebenden räumlichen und architektonischen Qualitäten der Stadt. Schon 1716 beklagte Lady Montagu: „Die Straßen sind dicht aneinander und so enge, daß man die schönen Fronten der Paläste nicht beobachten kann.“<sup>13</sup> In der Folge verstärkte sich die Kritik an der Stadtgestalt. Dank der liberalen Zensurverordnung von 1781 („erweiterte Preßfreiheit“) und der Kapitalisierung des Verlagswesens entwickelte sich in Wien für kurze Zeit eine für den deutschsprachigen Raum einzigartige Lese- und Schreibfreiheit, die auch politisches Raisonement erlaubte. Kaffeehäuser, Salons und Gesellschaften wurden die Institutionen einer neuen bürgerlichen Öffentlichkeit, welche an die Seite der repräsentativen Öffentlichkeit des Hofes und des Adels trat. Damit wuchs die Meinungsppluralität des urbanen Diskurses, selbst wenn dieser im Wesentlichen vorerst auf die so genannten „gebildeten Stände“ beschränkt blieb.<sup>14</sup>

So lässt sich neben den baulichen Veränderungen des Stadtbildes auch manche Verschiebung in seiner gesellschaftlichen Wahrnehmung konstatieren. Man entdeckte die „Große Stadt“, deren Erneuerung und Erweiterung von aufklärerischen Fortschrittsbefürwortern herbeigesehnt wurde. Deren Ideal war ein geordnetes und offenes Stadtegefüge mit breiten, geraden Straßen und geräumigen Plätzen. Ein namhafter Vertreter dieser Position war Johann Pezzl, der als ein früherer Feuilletonist, Reporter und Kundschafter des Urbanen angesehen werden kann. In seiner „Skizze von Wien“ umreißt er begeistert das größer werdende, urbane, josephinische Wien. Doch den baulichen Zustand der Stadt sah er nüchterner: „Wien ist eine alte Stadt. [...] Die Häuser sind massiv, dauerhaft, hoch; dafür ist ihre Anlage unregelmäßig, ihre Gassen sind enge, ihre meisten öffentlichen Plätze klein, eckig, ohne Plan, ohne Perspektive, ohne Majestät und Pracht.“<sup>15</sup> Die dichte Bebauung und die große Menschenansammlung boten gerade jene Bedingungen, die konstitutiv sowohl für die Erfahrung als auch für die Kritik der Großstadt waren.<sup>16</sup>

Mit diesem Urteil stand Pezzl nicht allein. Ein anderer Autor aus Wien, der sich als „Baumeister“ titulierte, meinte gleich lautend: Die Stadt habe „nichts vorzügliches [...]“. Die meisten öffentlichen Gebäude führen ein unglückliches Gepräge des Nationalgei-

13 Zit. n. H. Tietze (Hrsg.), *Alt-Wien in Wort und Bild*, 2. Aufl. 1926, S. 37; vgl. außerdem Fr. Polleroß, *Renaissance und Barock*, in: K. Vocelka / A. Traninger (Hrsg.), *Die frühneuzeitliche Residenz (Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2)* Wien 2003, S. 453-500, hier S. 488.

14 Vgl. J. Habermas, *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Frankfurt a.M. 1996, S. 80 f.; L. Bodi, *Tauwetter in Wien. Zur Prosa der österreichischen Aufklärung 1781-1795*, 2. erw. Aufl. Wien, S. 43 ff.

15 [Johann Pezzl], *Skizze von Wien*, Wien-Leipzig, H. 5, 1788, S. 714 f.

16 Nach Th. Sadowsky, *Gehen Sta(d)t Fahren. Anmerkungen zur urbanen Praxis des Fußgängers in der Reiseliteratur um 1800*, in: W. Albrecht / H.-J. Kertscher (Hrsg.), *Wanderzwang-Wanderlust. Formen der Raum- und Sozialerfahrung zwischen Aufklärung und Frühindustrialisierung*, Tübingen 1999, S. 61-90, hier S. 73.



**Abb. 3: Ansicht der Schottenkirche und der Freyung** mit Blick zum Platz Am Hof sowie in die Herrengasse, Carl Schütz 1787, Vorlage, Kupferstich und Radierung koloriert: Wien Museum. Im Textblatt des Verlags Artaria hieß es zu dieser Stadtsituation: „Der frappanteste Eindruck, den die Stadt Wien auf jeden Fremden machen muss, ist von Seite des Schottenthores her.“

stes, selbst jene, die erst jüngst aufgeführt worden. Der Begriff der Erhabenheit und Pracht, wodurch sie sich vor allen deutschen Städten auszeichnen sollte, verschwindet hier ganz. Die öffentlichen Plätze haben wenig Regelmäßigkeit; die Denkmäler, die sie zieren sollen, sind fast alle ein schlechter Geschmack.“<sup>17</sup>

Selbst jene Beobachter aus dem Ausland, die dem Stadtbild und der Architektur in Wien einiges abgewinnen konnten, urteilten in der Summe, dass man kaum sagen könne, Wien sei eine schöne Stadt.<sup>18</sup> Man vermisste unter anderem die „Regelmäßigkeit“, damals eine zentrale Eigenschaft „schöner Städte“. Weitere Topoi einer kritischen Wien-Beschreibung besagten, dass die Straßen hier zu eng und finster, die Häuser zu hoch, der Verkehr von Gedränge und Gefahren geprägt seien. Das Fehlen eines architektonisch durchkomponierten Stadtkörpers und die enge, stilistisch uneinheitlich Bebauung der Innenstadt löste mitunter auch drastischere Urteile aus: „Wien ist eine alte, abscheuliche Stadt. Da kommst du durch keine einzige breite und gerade Straße, alle sind krumm, schmal, winkelicht, finster und meist so enge, daß man nicht weiß, wie

17 [Johann J.N. Grund], Über das Bethaus der reformierten Gemeinde: nebst einer Kritik über den gräfl. Friesischen Pallast, hrsg. vom Baumeister, Wien 1784, S. 24; zit. n. H. Tietze (s. A 13), S. 60.

18 Vgl. E Miksch, Wien an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert im Spiegel der Berichte ausländischer Besucher, Diss. Univ. Wien 1981, S. 37-41.



**Abb. 4:** „Die Grenadier Caserne und der Kayszerl. Marstall“ von Johann Ziegler, 1790 Verlag Artaria, Kupferstich und Radierung koloriert, 1. Etat (von 4): Wien Museum. Man blickt über das Glacis vor der Burgbastei gegen die Fassaden der Hofstallungen (heute Standort des Museumsquartiers) und die Vorstädte Laimgrube, Windmühle, Mariahilf und Spittelberg.

man den Fiakern ausweichen soll. Du findest in der ganzen Stadt keinen einzigen Gegenstand, an dem dein Auge mit Vergnügen haftet.“<sup>19</sup>

Nicht überraschend griff auch der einsetzende hygienische Diskurs das Thema der innerstädtischen Enge auf. Die erste medizinische Topographie Wiens ortete in Bau und Anlage der Stadt viel Verbesserungswürdiges. Der vorherrschende „rheumatische Genius“ wurde auf den Mangel an Sonnenlicht und das insgesamt „eingekünstelte Klima“ zurückgeführt. Der Stadtmediziner verstand dabei die große Beliebtheit des Grabens nicht, wo man „unaufhörlich gedrängt und gestoßen“ wird und zu jeder Uhrzeit der „ungeheuren Zahl vorüberlassender Wagen“ ausweichen muss. Zudem vernahm er – einer neuen Sensibilität gemäß – selbst an diesem zentralen Platz der Stadt einen „üblen Geruch“, der sich aus den Kanälen einiger benachbarter Häuser verbreitet haben soll.<sup>20</sup>

19 J.N. Becker, Fragmente aus dem Tagebuch eines reisenden Neu-Franken [1798], zit. n. Th. Sadowsky (s. A 12), S. 105.

20 Z. Wertheim, Versuch einer medicinischen Topographie von Wien, hrsg. von A. Dunky / H. Knaus,

Freilich sind auch schriftliche Darstellungen stets interessengeleitet und zeitgebunden. Trotz unterschiedlichster Provenienz zeigt sich jedoch eine hohe Übereinstimmung in den Berichten, wenn es um die Nachteile der Stadtstruktur im Wien des ausgehenden 18. Jahrhunderts geht. Die Herstellung von Bildern der „schönen Stadt“ und der „guten Ordnung“ war unter diesen Umständen in der Wiener Altstadt nur eingeschränkt oder lediglich um den Preis von Ausblendungen so mancher Realität möglich. Anders in den Vorstädten, deren Schilderungen in der Regel wesentlich günstiger ausfielen und jene der Innenstadt kontrastierten.

#### 4. Stadtvedute als Bühnenbild und Palimpsest

Dem hier skizzierten Befund der Stadtbeschreibungen steht nun das durch die Artaria-Veduten vermittelte Bild der Stadt vielfach entgegen. Die gestochenen und kolorierten Prospekte zeigen selbst im innerstädtischen Bereich eine durchwegs repräsentative und schöne Stadt, in der der Eindruck von Regelmäßigkeit und Überschaubarkeit vorherrscht. Gewiss war dies zum Teil durch den spezifischen medialen Charakter der kommerziellen Vedute bedingt. Dennoch wäre die Frage zu stellen: Inwiefern beschönigte Artaria das Bild der Stadt? Was zeigen die Ansichten, und was verdecken sie? Und vor allem: Welches Stadtimago wurde mit ihrer Hilfe transportiert?

Die Erstauflagen der insgesamt 57 Motive umfassenden Vedutenreihe „Sammlung von Aussichten der Residenzstadt Wien“ erschienen im Zeitraum von 1779 bis 1798. Der überwiegende Teil davon entstand gleich im ersten Jahrzehnt.<sup>21</sup> Ziehen wir nun zuerst die Verteilung der Motive über das Stadtgebiet in Betracht, so schlägt sich hier die bereits erwähnte räumliche Dreiteilung der Stadt nieder. Lediglich jedes dritte Blatt hat die Innenstadt zum Thema, für jedes zweite wählte man wiederum die Vorstädte und für jedes sechste die Vororte außerhalb der Linie zum Standort. Der Blick des Zeichners beginnt sich hier stadtauswärts zu richten – zum Glacisgürtel und zu den vorgelagerten Siedlungen.<sup>22</sup> Auf diese Weise wird im Bild dem Ausgreifen der Stadt auf das Umland durchaus Rechnung getragen, andererseits aber auch das große Projekt der Stadterweiterung gleichsam vorweggenommen.

In den Darstellungen überwiegt insgesamt das Bild einer imperialen, katholischen Stadt, in der die Orte der Residenz, Adelspaläste und kirchliche Bauten im Mittelpunkt stehen. Die meisten abgebildeten öffentlichen Gebäude stammen aus der Zeit des Barock, die wenigen Ausnahmen davon sind das Allgemeine Krankenhaus (1784) oder

Wien, 1999 [Orig. 1810, tlw. 1801], S. 31 u. 117.

21 An dieser Stelle sei zu erwähnen, dass sich diese Untersuchung nur auf das hier erwähnte, geschlossene Ansichtenkonvolut einschließlich seiner Etats bezieht und nicht alle bei Artaria von denselben Künstlern erschienenen oder von Schütz, Ziegler und Janschä andernorts angefertigten Ansichten über Wien berücksichtigt.

22 Vgl. M. Eisler (Hrsg.), Das bürgerliche Wien 1770-1860, Wien 1929, S. III.



**Abb. 5:** „Ein Theil des Augartens“ von Johann Ziegler, 1783 Verlag Artaria (Ausschnitt), Kupferstich und Radierung koloriert, 1. Etat (von 6): Wien Museum. Der Augarten wurde 1775 von Joseph II. der Allgemeinheit zugänglich gemacht und entwickelte sich bald zum vornehmen Vergnügungsort. Hier dirigierte u.a. Wolfgang Amadeus Mozart die sog. „Morgenkonzerte“.

das Josephinum (1785), womit man wohl den josephinischen Einrichtungen Tribut zollte. Zehn weitere Ansichten, also rund jedes sechste Motiv, sind rein kirchlichen Motiven gewidmet. Charakteristische bürgerliche Orte sind hingegen deutlich unterrepräsentiert. Von den bürgerlichen Monumentalbauten kommt in der Serie weder das Alte Rathaus in der Wipplingerstraße vor, obwohl das Gebäude in Größe und Ausstattung durchaus mit Adelspalästen verglichen werden kann, noch das Bürgerliche Zeughaus Am Hof.<sup>23</sup> Kaffeehäuser scheinen lediglich einmal im Titel und im Bild eines Blattes auf, doch mehr in ihrer Funktion als Ausflugslokal für Promenierende im Prater denn als Ort der Lektüre und des Stadtgesprächs. Immerhin wird die Öffnung der großen Park-

23 Fr. Polleroß (s. A 13), S. 490.

anlagen mehrfach ins Bild gesetzt: Allerdings unterstreicht die strenge barocke Ausgestaltung vor allem im Augarten und in Schönbrunn (mit Schloss) auch hier das autoritäre Ordnungsprinzip des Absolutismus einmal mehr und relativiert damit die neue bürgerliche Praxis des Spaziergangs. Und auch sonst ist die Staffage von aristokratischen Mustern beherrscht, sei es in der Art der Kleidung oder der Beschaffenheit der Verkehrsmittel. Meist sind vornehme Equipagen mit livrierten Dienern zu sehen, hingegen kaum einfaches Lohnfuhrwerk oder bürgerliche Fiaker.<sup>24</sup> Daher stellt sich die Frage, ob das bürgerliche Moment in den Artaria-Ansichten oft nicht überinterpretiert wird.

Promenieren ist in der Tat ein Habitus, an dem sich das aufstrebende Bürgertum im späten 18. Jahrhundert zunehmend beteiligt hatte und der zu einer zentralen Aneignungsstrategie des urbanen Raumes geworden war. Das Bürgertum fand dabei nicht nur Zugang zu bisher der Aristokratie vorbehaltenen Gärten, sondern konnte auch Plätze in seinem Sinne neu besetzen, die zuvor von mehreren (oder anderen) sozialen Schichten beansprucht waren: „Spaziergänge fanden nun in einer Umgebung statt, die bürgerliche Freizeitatmosphäre vermittelte, geprägt durch Ruhe, Übersichtlichkeit und Sauberkeit.“<sup>25</sup> Bei der Obrigkeit stießen solche Tendenzen ebenfalls auf Zustimmung, weil sie letztlich sowohl der Wirtschaft als auch der öffentlichen Ordnung förderlich waren. In dieser Hinsicht entwickelten sich beispielsweise die Wiener Basteien von einem Ort der Unterschichten und auch der Prostitution zu einem der „schönen Welt“ und wurden zu einer der bevorzugten Promenaden der Bevölkerung.<sup>26</sup> Allerdings erscheint dieser an sich weitläufige Stadtbereich in keinem der hier behandelten Artaria-Blätter, was möglicherweise auf seine damals noch ambivalente Konnotation zurückzuführen ist. Beim Promenieren ging es weniger darum, „in gesunder Luft seinen Körper zu ertüchtigen, sondern sich der Zugehörigkeit zu einer elitären Gruppe zu versichern und sie zur Schau zu stellen“.<sup>27</sup>

Auf diese Weise führte das Bürgertum den Gestus der höfischen Repräsentation weiter, eigentlich entgegen den ursprünglichen Intentionen der Aufklärer. Die zunehmende soziale Indifferenz in der Öffentlichkeit und die Nivellierung gesellschaftlicher Unterschiede durch analoge Kleidung und Verhalten bilden nun eine (scheinbar) gegenläufige Tendenz zur wachsenden sozialräumlichen Aufdifferenzierung der Stadt.<sup>28</sup>

Der dominante Eindruck der imperialen Stadt bei Artaria wurde indes auf beiden elementaren Bildebenen erzeugt: einmal durch die Auswahl der baulichen Situation und zweitens durch die Ausstattung der Staffage. Auf vier Blättern ist der Kaiser gleich

24 Vgl. auch R. Witzmann, Stadtbild – Menschenbild. Die Veduten-Folge von Carl Schütz, Johann Ziegler und Laurenz Jansch 1779-1798, in: *Wien Museum* (Hrsg.), *Schöne Aussichten. Die berühmten Wien-Bilder des Verlags Artaria* (Ausstellungskatalog) Wien 2007, S. 12-27.

25 G. Tanzer, *Spectacle müssen seyn. Die Freizeit der Wiener im 18. Jahrhundert*, Wien 1992, S. 263.

26 Ebda., S. 264 f. Siehe zur sozialdisziplinierenden Funktion von öffentlichen Gärten: G.M. König, *Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780-1850*, Wien 1996, S. 42 f.

27 Ebda., S. 262; vgl. auch Th. Sadowsky (s. A 12), S. 229.

28 Ebda., S. 159 ff.





**Abb. 6:**  
**„Ansicht des Kohlmarkts“**  
 mit veränderter Fassade der  
 Michaelerkirche, von Carl Schütz, 1786  
 und 1794 Verlag Artaria (Ausschnitt),  
 Kupferstich und Radierung koloriert:  
 1. und 2. Etat, Wien Museum.

Teil des figuralen Beiwerks, ein Blatt ist gar ihm gewidmet und trägt sein Wappen. Zwei der Blätter fokussieren unmittelbar auf militärische Objekte (Hofkriegskanzlei, Grenadierkaserne). In weiteren sechs Ansichten dominiert das Militär zumindest die Staffage. Aber auch sonst ist das Bild eines geordneten Militärs nicht zu übersehen.<sup>29</sup> Während kritische Schriftsteller wie Joseph Richter sich gegen die Militarisierung des öffentlichen Lebens und die Intensivierung polizeilicher Bevormundung wandten, huldigte ihr Artaria praktisch in den Bildern.<sup>30</sup>

Vor allem bei den Motiven aus der Altstadt sticht ins Auge, dass wir es hier mit einer repräsentativen, geordneten Stadt zu tun haben. Keine Spur von engen, finsternen Straßen, und nur wenig ist zu sehen vom oft beschriebenen Gedränge und Verkehrsgewühl. Die Stadt gleicht mehr einer Promenade. Jenen Prozess, in dem die Innenstadt allmählich zum Ort der Macht und des Luxus geworden war, bildet Artaria somit getreu ab und tut noch ein Übriges dazu. Obwohl die Serie bereits zur Zeit des Klassizismus entstanden war, ist sie vielfach in der Manier des Rokoko gehalten. So

29 G. Dürriegl, Wien und die Ansichtenfolge von Schütz, in: Der Verlag Artaria. Veduten und Wiener Alltagsszenen (Katalog der 72. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien], Wien 1981, S. 8 f.

30 L. Bodi (s. A 14), S. 38 u. 369.



trägt die umfassendste Werkedition der Ansichtenfolge bezeichnenderweise den Titel „Straßenbilder des Rokoko“.<sup>31</sup> Damit transportierte Artaria ein Image, das bereits zum Zeitpunkt des Erscheinens einigermassen anachronistisch war. Auf der anderen Seite war gerade diese Rückwärtsgerichtetheit wahrscheinlich ein mehr oder weniger intentionaler Teil des Erfolgsrezepts. Schon allein das Anhalten der Zeit im Bild mag angesichts einsetzender großstädtischer Dynamik und zunehmender Unübersichtlichkeit auf die Stadtbewohner eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft ausgeübt haben.

Ein weiteres bemerkenswertes Merkmal dieser Bilder besteht in der Praxis ihrer wiederholten Adaptation. Die Neuauflagen, die bei manchen Motiven bis in die 1820er Jahre erfolgten, erfuhren zahlreiche Änderungen – je nach gewandelten Sehgewohnheiten und Wirklichkeiten im Bereich der Mode, aber auch der baulichen Verhältnisse. Es wurde nach Bedarf ausgeschliffen oder eben eingraviert. Auf diese Weise konnten die Bilder später auch für die Repräsentation des biedermeierlichen Wien erhalten. Im wahrsten Sinne des Wortes wurden sie somit zum wertvollen Palimpsest der Stadt und ihrer Wahrnehmungspräferenzen im späten 18. und im frühen 19. Jahrhundert. Stattgefundene Häuserzusammenlegungen, Aufstockungen oder Abrisse, aber auch kleinere bauliche Maßnahmen lassen sich in den späteren Etats eingearbeitet finden.

Dennoch wäre es müßig, diese Prospekte als getreue Abbildung der Stadt und des Stadtlebens um 1800 betrachten zu wollen. Die Vedute bewegt sich ja stets im Spannungsfeld zwischen Abbild und Sinnbild. Wenn wir den öffentlichen Raum nicht nur als einen physischen Behälter, sondern auch als einen symbolischen Ort begreifen, an dem gesellschaftliche Werte austariert werden, so muss dies noch viel mehr für grafische Darstellungen gelten. Mag die Wiedergabe der gebauten Stadt in den Artaria-Ansichten noch so realitätsnah erfolgt sein, durch die Auswahl der abgebildeten Objekte und Orte, und mehr noch durch die Ausstattung der Staffage wird hier jeweils ein bestimmtes Narrativ und Image der Stadt präsentiert. Wir könnten sogar einen Schritt weitergehen und meinen, dass gerade dank der betont realistischen Kulisse die imaginative und utopische Kraft der Staffage an Stärke gewann.<sup>32</sup>

Woher rührt nun die Diskrepanz zwischen der realen Stadt beziehungsweise ihrer Wahrnehmung in anderen Zeugnissen und den Ansichten von Artaria, die das Leitbild einer schönen, reinlichen und nach aristokratischem Vorbild verbürgerlichten Stadt propagieren? Eine mögliche Erklärung hierfür wäre, dass diese Bilder gerade deshalb so erfolgreich waren, weil sie die Stadt schöner darstellten als sie in Wirklichkeit war. Sie kompensierten genau das, was man im Erscheinungsbild Wiens gegen Ende des 18. Jahrhunderts vielfach vermisste: Eleganz, Pracht, Licht und Platz. Entsprechend kom-

31 I. Schwarz, Wiener Straßenbilder im Zeitalter des Rokoko. Die Wiener Ansichten von Karl Schütz, Johann Ziegler, Lorenz Janschka 1779-1798, Wien 1914; vgl. auch M. Eisler (s. A 22), S. VII.

32 Für diesen Gedanken danke ich Werner Michael Schwarz.

mentierte die „K.k. private Realzeitung“ das erste publizierte Blatt, eine Darstellung der Peterskirche von Carl Schütz, überaus positiv und meinte unter anderem: „Die Figuren sind ungemein niedlich und das ganze hat eine sehr gute Haltung; die Luft ist rein und helle und Licht und Schatten sind gut vertheilet.“<sup>33</sup>

Friedrich Achleitner brachte es einst auf den Punkt: Das wahrgenommene – oder in unserem Fall auch gezeichnete – Stadtbild ist immer das Abbild einer Interessenslage.<sup>34</sup> Die Ausrichtung der Artaria-Ansichten überrascht in der Tat nicht, wenn wir uns die vermutlichen Intentionen der Auftraggeber und das obrigkeitliche Privileg zur Veröffentlichung der Vedutenserie vor Augen führen. Die Herausgeber begründeten in einer Ankündigung in der Wiener Zeitung, damals immerhin fast ein Sprachrohr der Regierung, ihr Vorhaben, nämlich „die vorzüglichsten und interessantesten Aussichten zu wählen, solche so getreu als möglich, nach der Natur zu zeichnen und die Ausführung selbst mit Nettigkeit und Geschmacke zu behandeln“, unter anderem mit den zahlreichen Verschönerungen der Stadt, die unter der Regierung Josephs II. erzielt wurden. Das Ziel war, die „verschönerte Vaterstadt im Bild“ vorzustellen und einen Eindruck von der kaiserlichen Residenz zu geben.<sup>35</sup> Das erklärt bereits einigermaßen, warum ein Verleger (ökonomisches Interesse), ausgestattet mit einem exklusiven landesfürstlichen Privileg (repräsentatives Interesse), eine offizielle Bildergalerie der schönen, aufgeräumten Stadt lieferte.<sup>36</sup>

Wie die Titelgebung der Serie folgerichtig besagt, handelte es sich um Ansichten der „Residenzstadt“. Der imperiale Kontext dürfte jedoch für die Gestaltung der Bilder nicht allein ausschlaggebend gewesen sein. Nicht minder entscheidend war vermutlich das massive kommerzielle Interesse, das man an sie knüpfte. Denn was langfristig und vielfach als Ware fungieren soll, kann sich kaum Widersprüchliches und Befremdendes leisten. So zeigen die Bilder nur das, was für den damaligen Publikumsgeschmack schön und gefällig war. Auf diese Weise erinnern die Artaria-Ansichten – bei all ihrem grafisch-künstlerischen Niveau und historisch-topographischer Bedeutung – an moderne Ansichtskarten. Dieser Vergleich mag auf den ersten Blick weit her geholt erscheinen. Eine Analogie beider populärer Bildmedien ist jedoch nicht nur hinsichtlich motivischer Ausrichtung, sondern auch durch ihren palimpsestartigen Charakter gegeben.<sup>37</sup> Nicht zuletzt aber nehmen die Artaria-An-

33 Zit. n. G. Dürriegl, Die Wiener Veduten von Schütz, Ziegler und Janscha im Verlag Artaria, in: Der Verlag Artaria, S. 20.

34 Vgl. F. Achleitner, DAS STADTBILD gibt es nicht, in: H. Swoboda, (Hrsg.), Wien. Identität und Stadtgestalt, Wien 1990, S. 184-195, hier S. 185.

35 G. Dürriegl (s. A 33), S. 16 f.

36 Geschichte der Firmen Artaria & Compagnie und Freytag-Berndt und Artaria. Ein Rückblick auf 200 Jahre Wiener Privatkartographie 1770-1970, Festschrift Wien 1970, S. 34 f; R. Witzmann, Aus den Anfängen des Verlages „Artaria & Comp.“, in: Der Verlag Artaria, S. 11-13.

37 Die topographische Postkarte steht ja selbst in der Tradition der grafischen Vedute, und auch in ihrer Produktion werden erfolgreiche Aufnahmen möglichst lange verwendet – dabei werden sie durch Retusche und Montage den Erfordernissen der Zeit angepasst.

sichten die imperiale Wien-Motivik der heutigen Tourismuswerbung gewissermaßen schon vorweg.

Eine Ausdifferenzierung der Stadtvedute erfolgte erst im Vormärz. Motiviert durch die nostalgische Hinwendung zur alten Stadt rückte die Kleinkunst der Bleistiftskizze und des Aquarells an Stelle repräsentativer Großbauten und Plätze nun einfache, aber traditionsreiche Bürgerhäuser und verwinkelte Nebengassen in den Vordergrund.<sup>38</sup>

## 5. Resümee

In den Artaria-Bildern verband sich ein neues bürgerliches Unternehmertum mit dem aufgeklärten Reformabsolutismus zur Herstellung einer repräsentativen Stadtdarstellung. Die hier zur Schau gestellte „gute Ordnung“ und „reinliche Stadt“ waren ebenso Ideal wie Realität, in ihnen verschmelzten auf schwer zu entwirrende Weise bürgerliche Werthaltungen und absolutistische Machtansprüche.<sup>39</sup> Die beiden Hauptadressaten der Bilder, Adel und gehobenes Bürgertum, konnten sich beide in den Bildern wieder finden: Der eine fand quasi sein Abbild, der andere sein Wunschbild. So ist die Staffage hier weit mehr als nur schmückendes Beiwerk. Sie ist eine mit den Bauten der Stadt ebenbürtige, symbolische Ausstattung der Szenerie, welche die gebaute Umgebung nicht selten zur Kulisse und zum Bühnenbild mutieren lässt. Die Verfügung über Zeichen und Symbole soll in einem hohen Maße bedeutsam für Macht und Herrschaft sein.<sup>40</sup> So gesehen nimmt es nicht wunder, dass sich die bürgerliche Stadt in den Artaria-Bildern – zu Zeiten des aufgeklärten Absolutismus – eher nur eingeschränkt manifestiert.

Narrativität und Imagination der Artaria-Ansichten gehören zu jenen formativen Stadterzählungen, die gleichsam ein Bild der Stadt „von oben“ vermitteln und zur Ikonisierung neigen.<sup>41</sup> Während die literarische Stadtbeschreibung ein differenzierteres Bild der entstehenden Großstadt bot und auch ihre Schattenseiten erwähnte, stellte sich die Vedute in Gestalt der hier behandelten Artaria-Ansichten affirmativ in den Dienst der Verklärung der kaiserlichen Residenzstadt. In der „überhasteten Tauwetterperiode“ des josephinischen Jahrzehnts bildeten sie somit eine elitäre, re-

38 Vgl. S. Békési, Die Erfindung von Alt-Wien im Vormärz, oder: Stadterzählungen zwischen Pro- und Retrospektive, in: M. Sommer / H. Uhl (Hrsg.), *Alt-Neu-Wien. Ein Spannungsfeld der Konstruktion urbaner Identitäten*, Innsbruck 2007.

39 Vgl. W. Griep, Die reinliche Stadt. Über fremden und eigenen Schmutz, in: C. Wiedemann (Hrsg.), *Rom - Paris - London. Erfahrung und Selbsterfahrung deutscher Schriftsteller und Künstler in den fremden Metropolen*, Stuttgart 1988, S. 135-154.

40 D. Ipsen, Raumzeichen und Raumsymbole, in: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* 12 (2001) 3, S. 58-75, hier S. 64.

41 Vgl. dazu S. Sommer, *Imaging Vienna – Das Surplus von Wien. Stadterzählungen zwischen Ikonisierung und Pluralisierung*, in: M. Sommer / M. Gräser / U. Prutsch (Hrsg.), *Imaging Vienna. Innensichten, Außensichten, Stadterzählungen*, Wien 2006, S. 9-19.

trospektive Gegenposition der Beharrung zum publizistischen Radikalismus dieser Zeit, selbst wenn sie technisch und in ihrer grafischen Wirkung modern waren.<sup>42</sup> Zugleich machten sie aber als latente Botschaft auch die neue, erweiterte Stadt als Imagination sichtbar.

Repräsentative Stadtansichten waren hier wohlgemerkt nicht zum ersten Mal kommerziell hergestellt und vertrieben worden; somit sind diese Ansichten nicht einzigartig unter den Frühformen von Stadtmarketing und urbaner Kulturökonomie.<sup>43</sup> Mit der Vedutenserie von Artaria erreichte jedoch die institutionalisierte Imagebildung Wiens auf markante Weise eine neue Entwicklungsstufe – mit nachhaltiger Wirkung auf die Wahrnehmung der Stadt um 1800 bis heute.

42 Vgl. M. Eisler (s. A 22), S. VII.

43 Vgl. A.J. Scott, *The Cultural Economy of Cities. Essays on the geography of image-producing industries*, London 2000; Th. Biskup / M. Schallenberg (Hrsg.), *Selling Berlin: Außendarstellung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt*, erscheint 2007.

## Das Paradies der Kunden

### 1. Zur Einführung: Emile Zola, „Au Bonheur des Dames“

»An diesem Montag, dem 10. Oktober, durchdrang helle Siegessonne die grauen Wolken, die seit einer Woche Paris verdüsterten... So erglänzte denn auch das „Paradies der Damen“ seit acht Uhr in den Strahlen dieses hellen Sonnenscheins, in der Glorie seiner großen Verkaufsausstellung von Winterneuheiten. Am Eingang wehten Fahnen, Wollwaren flatterten in der frischen Morgenluft und belebten den Place Gaillon mit dem Lärm eines Jahrmarktfestes, während die Schaufenster an den beiden Straßen wahre Symphonien von Auslagen entfalteten, deren leuchtende Farben noch gesteigert wurden durch die Blankheit der Scheiben. Es war gleichsam ein Schwelgen in Farben, die hier hervorbrechende Freude der Straße, ein ganzer weitgeöffneter Winkel voll käuflicher Dinge, wo jeder hingehen und sich eine Augenweide verschaffen konnte...

Mouret stand oben auf der großen Treppe, die ins Erdgeschoss führte; und von dort aus überblickte er abermals das ganze Haus. Angesichts des Menschenstroms, der nach und nach das Haus füllte, war wieder Farbe in sein Gesicht gekommen, der Glaube kehrte ihm zurück und verlieh ihm neuen Schwung. Jetzt wurde es in den Rayons im Zwischengeschoss lebendig, er musste beiseite treten, um die Damen vorüberzulassen, die in kleinen Gruppen zur Wäsche und zur Konfektion hinaufstiegen, während er hinter sich, bei den Spitzen und den Schals, hohe Zahlen durch die Luft schwirren hörte. Vor allem aber beruhigte ihn der Anblick der Galerien im Erdgeschoss: vor den Kurzwaren erdrückten die Menschen einander fast, sie fielen über die Weißwaren und selbst über die Wollsachen her, der lange Zug von Käuferinnen, jetzt fast alle mit Hut, nur ein paar Häubchen verspäteter Hausfrauen darunter, wurde immer dichter. Im blassgelben Licht der Seidenhalle hatten Damen die Handschuhe abgestreift, um unter halblautem Geplauder behutsam die Stücke des Paris-Paradies zu befühlen. Und er täuschte sich nicht länger in den Geräuschen, die von draußen zu ihm drangen: Rollen von Droschken, Klappen der Wagenschläge, anschwellendes Getöse der Menge. Er fühlte wie zu seinen Füßen die Maschine in Gang kam, warm wurde und wiederauflebte, angefangen bei den Kassen, wo das Gold klimperte, den Tischen, wo sich die Ladendiener beeilten, die Waren einzupacken, bis tief hinab ins Kellergeschoss, in die Warenausgangsabteilung, die sich mit hinuntergeschafften Paketen füllte und deren unterirdisches Grollen das ganze Haus zum Erzittern brachte...

Als Denise am nächsten Tag mit P  p   zu Onkel Baudu ging, war die Straße gerade durch eine Reihe von Kippwagen versperrt, die vor dem ehemaligen Hôtel Duvillard Ziegelsteine abluden. Auf der Schwelle seines Ladens stand der Onkel und sah mit trübem Blick zu. In demselben Maße, in dem das „Paradies der Damen“ sich vergr  o  erte, schien das „Vieil Elbeuf“ kleiner zu werden. Das junge Mädchen fand die Schaufenster noch dunkler, noch zusammengedrückter unter dem niedrigen Zwischenstock mit runden Gef  ngnisfenstern. Die Feuchtigkeit hatte das grüne Firmenschild noch mehr entfärbt, tödliche Angst sank von der ganzen bleifarbenen und gleichsam ausgemergelten Fassade herab. „Da seid ihr ja“, sagte Baudu. „Nehmt euch in Acht, sie werden euch noch   berfahren!“

Im Laden empfand Denise die gleiche Herzbeklemmung. Er erschien ihr noch trauriger geworden, noch stärker von der schlaffen Atmosphäre des Untergangs erfasst. Leere Ecken schufen finstere Höhlen, der Staub hatte von den Ladentischen und den Regalen Besitz ergriffen, während den Tuchballen, die nicht mehr von der Stelle gerückt waren, ein Geruch eines von Salp  ter überzogenen Kellers aufstieg. An der Kasse saßen stumm und regungslos Frau Baudu und Genevi  e, wie in einem einsamen Winkel, wohin niemand kam, um sie zu stören. Die Mutter s  umte Geschirrtücher. Die Tochter schaute, die Hände im Schoß, vor sich ins Leere.«<sup>1</sup>

In seinem 1883 erschienen Roman „Au Bonheur des Dames“ beschreibt Emile Zola anschaulich die Entwicklung und Durchsetzung des Warenhauses als dominante Betriebsform des städtischen Einzelhandels. Der Modernisierungsschub, der – in den entstehenden Industriegesellschaften zu unterschiedlichen Zeitpunkten, in Deutschland erst in den 1920er Jahren – durch das moderne Warenhaus ausgelöst wurde, war ein zentrales Element im fordistischen Modell einer komplementären Entwicklung von Massenproduktion und Massenkonsum, das die industrialisierte Welt bis heute prägt. In dem Roman wird die weitgehende Zerschlagung des inhabergeführten Fachhandels – und damit die Degradierung und Auflösung des Handelsb  rgertums – ebenso beschrieben wie die einsetzende Auflösung familialer, häuslicher und nachbarschaftlicher ökonomischer Verbundwirtschaften, die sowohl Entsolidarisierung und partiell Pauperisierung als auch – zum Beispiel für die zentrale Romanfigur Denise Baudau – emanzipatorische Potentiale mit sich brachte.<sup>2</sup> Eingebunden ist diese lebensweltliche Beobachtung des stark beschleunigten sozioökonomischen Strukturwandels im Paris des ausgehenden 19. Jahrhunderts in die Beschreibung des radikalen Umbaus des Kerngebietes des Metropole. Paris ist seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine gigantische Bau-

1 E. Zola, *Das Paradies der Damen*, Frankfurt a.M. 2005 (2. TB-Auflage), S. 112, 129, 270 f.

2 Dorh  fer vertritt die These, dass Frauen in den typologischen Vorläufern der Warenhäuser, den Passagen, nur den Status von Begleiterinnen hatten und vor allem dem Amusement der Männer dienten. Dagegen waren die Warenhäuser die ersten von Frauen dominierten bürgerlichen Konsumr  ume; vgl. K. Dorh  fer, *Passagen und Passanten, Shopping Malls und Konsumentinnen*, in: J. Wehrheim (Hrsg.), *Shopping Malls. Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps*, Wiesbaden 2007, S. 55-73.



**Abb. 1:** „Warenhaus Abteilung“ aus: *Karstadt AG, Karstadt Magazin. Jubiläumsausgabe 1881-1981*, Essen o.J. (1981), S. 39.

stelle, auf der nach Planungen des Baron Hausmann Boulevards als Schneisen brachial in die mittelalterliche Stadt geschlagen werden. Der Roman von Zola ist ein Schlüsseltext für das Verständnis des Zusammenhangs von sozioökonomischem Strukturwandel zur Stadtentwicklung und zum Stadtumbau.

Im Mittelpunkt des Buches „Paradies der Damen“, das vor über 100 Jahren erschien, steht die grundlegende Veränderung der Handelslandschaft, die durch die Einführung der modernen Warenhäuser bewirkt wurde. In diesem Beitrag wird die These diskutiert, dass innerstädtische Shopping Center im Begriff sind, einen vergleichbar tiefgreifenden Veränderungsschub im städtischen Handel und der Stadt auszulösen: Innerstädtische Shopping Center können als „Warenhäuser des 21. Jahrhunderts“ charakterisiert werden.

Nach einem Rückblick auf die Revolution der Warenhäuser wird in diesem Beitrag das „Geschäftsmodell“ untersucht, das die Shopping Center von den Warenhäusern und anderen Betriebsformen des städtischen Einzelhandels offenbar recht erfolgreich unterscheidet. Was ist ökonomisch das Wesen der Center? „What makes the difference“ zum vorhandenen Angebot der Städte? Erfolgreich ist der Großteil der Center. Zumindest melden die Betreiber seit Jahren eine „Sonderkonjunktur“, die sich von der allgemein schwachen Entwicklung des Einzelhandels deutlich abgekoppelt hat. Dargestellt und diskutiert werden die möglichen Implikationen des Geschäftsmodells der Center für den innerstädtischen Einzelhandel sowie für die Struktur und Urbanität



der Innenstädte. Zum Abschluss des Beitrags werden verschiedene Optionen diskutiert, wie Städte mit der Herausforderung durch die Shopping Center konzeptionell umgehen können.

## 2. Die Revolution der Warenhäuser

*»Aber nun sag du mir mal, die du ja vom Fach bist, ob es Sinn hat, dass ein einfaches Modewarengeschäft sich damit abgibt, wer weiß was alles zu verkaufen. Früher, als es noch einen ehrlichen Handel gab, verstand man unter Modewaren Stoffe, nichts sonst. Heute denken sie nur noch daran, wie sie auf Kosten der Nachbarn aufsteigen und alles an sich bringen können... Eben das ist es, worüber das Stadtviertel sich beklagt, denn die kleinen Läden leiden allmählich furchtbar darunter. Dieser Mouret ruiniert sie... Bedenke, Geschwister Bédoré, das Wirkwarengeschäft in der Rue Gaillon, hat schon die Hälfte seiner Kundschaft verloren. Bei Mademoiselle Tatin, der Wäschehändlerin in der Passage Chios-eul, ist man bereits soweit, die Preise herabzusetzen, durch Billigkeit zu konkurrieren. Und die Wirkung dieser Geißel, dieser Pest, macht sich bis in die Rue Neuve-des-Petits-Champs bemerkbar, wo, wie man mir erzählt hat, die Herren Gebrüder Vanpouilles, die Rauchwarenhändler, der Konkurrenz nicht standzuhalten vermochten... Kattunhändler, die Pelzwaren verkaufen, das ist denn doch zu sonderbar, nicht? Auch so eine von Mourets Ideen!«*  
*„Und die Handschuhe“, sagte Frau Baudu. „Ist das nicht entsetzlich? Er hat sich erkühnt, eine Handschuhabteilung einzurichten!“...*

*„Ich kann mich einstweilen noch nicht zu sehr beklagen. Oh, er hat mich geschädigt, der Schuft! Aber noch führt er nur Damentuche, leichte Stoffe für Kleider und schwerere für Mäntel. Die Herrenartikel kauft man noch immer bei mir, den Samt für Jagdanzüge, die Livreen, nicht zu reden von Flanell und Molton, worin er wohl kaum so vollständig assortiert ist... nur schikaniert er mich, glaubt, ich vergehe vor Angst, weil er da drüben seinen Tuchrayon aufgemacht hat. Du hast seine Auslage gesehen, nicht wahr? Immer baut er dort seine schönsten Konfektionsartikel auf, umrahmt von Tuchballen, die reine Jahrmarktsparade, um die Frauenzimmer anzulocken... Auf Ehre! Ich würde schamrot werden, wenn ich solche Mittel anwendete. Seit fast hundert Jahren ist das „Vieil Elbeuf“ bekannt, an seiner Tür bedarf es keiner so grober Fallen. Solange ich lebe, bleibt der Laden so, wie ich ihn übernommen habe, mit seinen vier Musterstücken rechts und links, mehr nicht!«<sup>3</sup>*

Zola beschreibt im Paris des 19. Jahrhunderts den Beginn einer tiefgreifenden Umwälzung des Handels. Das oft über Generationen inhabergeführte Fachgeschäft wurde in Nischen gedrängt oder ganz abgelöst. Unter den schwierigen logistischen Bedingungen vor der Industrialisierung war der Einzelhandel jenseits der ausschließlich regional orientierten Versorgung, insbesondere mit Lebensmitteln, vor allem von sei-

3 Ebda., S. 33 f.

ner Beschaffungskompetenz geprägt. Mit einer hohen Kapitalbindung in Form von Lagern, oft im Ladengeschäft selbst, wurde ein begrenztes, aber sehr tiefes Sortiment von kompetenten Fachleuten angeboten. Zwischen Händler und Kunden wurden nicht nur über die gewünschte Menge oder Qualität der Ware, sondern auch über den Preis individuelle Geschäfte abgeschlossen. Im Alltag herrschte wahrlich ein „Einzel“-Handel vor, wie er heute nur noch im Luxus-Segment anzutreffen ist.

Dieses im Vergleich zu heutigen Sortimenten stark fragmentierte Angebot war eingebunden in eine Vielfalt ähnlicher und anderer Fachgeschäfte sowie des früher weit größeren mobilen Angebots auf den öffentlichen Straßen und Plätzen. Über Jahrhunderte war die Stadt für den Handel primär eine Standortgemeinschaft, in der der Wettbewerb durch die Regulierungen durch Zünfte und Gilden nach außen und innen beschränkt war und sich Veränderungen in einem relativ geruhsamen evolutorischen Prozess nur langsam durchsetzten. Nicht nur für die Stadt insgesamt, sondern auch für das einzelne Geschäft, oft in einem mittelalterlichen Gebäude, hatte das gegebene Umfeld des Mikrostandortes, die konkrete gegebene Situation in der räumlichen und sozialökonomischen Standortgemeinschaft eine entscheidende Bedeutung. Die Ausprägungen des Geschäftsmodells des vorindustriellen Facheinzelhandels standen in einem komplementären Verhältnis zu den institutionellen und sozialökonomischen Regulationsformen der vormodernen Gesellschaft sowie der Raumstruktur der vorindustriellen Handelsstadt.

*»Baron Hartmann, der Mourets Geste gefolgt war, betrachtete die Damen durch die weit offene Tür. Und er hörte ihnen mit einem Ohr zu, während der junge Mann, glühend vor Verlangen, jenen zu überzeugen, immer mitteilbarer wurde und ihm den Mechanismus des neuzeitlichen Modehandels auseinandersetzte... „Sehen Sie, Herr Baron, das ist der ganze Mechanismus. Es ist höchst einfach, aber man musste es erst herausfinden. Wir bedürfen keines großen Betriebskapitals. Wir müssen uns lediglich bemühen, uns sehr schnell der eingekauften Waren zu entledigen, um sie durch andere zu ersetzen, was ebenso oft die Verzinsung des Kapitals mit sich bringt. Auf die Art können wir uns mit einem kleinen Gewinn begnügen. Da unsere Allgeminkosten den ungeheuer hohen Satz von sechzehn Prozent erreichen und wir bei den Artikeln kaum zwanzig Prozent Gewinn (Aufschlag?) einrechnen, ergibt das einen Reingewinn von höchstens vier Prozent; nur werden daraus schließlich doch Millionen, wenn man mit erheblichen Warenmengen arbeitet, die unaufhörlich erneuert werden... Sie verstehen, nicht wahr? Es gibt nichts Einleuchtenderes.*

*„Ich verstehe schon“, erwiderte er. „Sie verkaufen billig, um viel zu verkaufen, und verkaufen viel, um billig zu verkaufen... Nur muss man eben verkaufen, und ich komme auf meine Frage zurück: An wen werden Sie verkaufen? Wie hoffen Sie, auf die Dauer einen so kolossalen Absatz zu erzielen?“*

*„Oh“, sagte Mouret schließlich, als er wieder zu Wort kommen konnte, „man verkauft, was man will, wenn man sich aufs Verkaufen versteht. Darin ist unser Sieg begründet!“*

Dann schilderte er mit seinem provenzalischen Schwung in glühenden, höchst anschaulichen Sätzen, wie es im modernen Handel zugehe. Da war vor allem die durch die Masse verstärkte Macht. Alle Waren, an einem Punkt angehäuft, brachten sich gegenseitig zur Geltung und waren einander förderlich; nie gab es einen Stillstand, immer waren Saisonartikel da; und von Abteilung zu Abteilung sah sich die Kundschaft gefesselt, kaufte hier den Stoff, ein Stückchen weiter das Garn, anderswo den Mantel, stattete sich aus, traf dann plötzlich auf Unvorhergesehenes, gab dem Bedürfnis nach dem Überflüssigen und dem Reizvollen nach. Dann pries er die nichtchiffrierte Auszeichnung. Die große Umwälzung im Modewarenhandel sei von diesem glücklichen Einfall ausgegangen. Wenn der alte Handel, der Kleinhandel, in den letzten Zügen liege, so deshalb, weil der den Kampf mit den niedrigen Preisen, der durch die offene Auszeichnung entfesselt worden sei, nicht aushalten könne. Jetzt gehe der Wettbewerb in aller Öffentlichkeit vor sich, ein Spaziergang zu den Schaufenstern bestimme die Preise, jedes große Geschäft senke sie, begnüge sich mit einem so geringen Gewinn wie nur eben möglich.«<sup>4</sup>

Mit dem modernen Warenhaus, dessen Entstehung Zola beschreibt, eroberte ein revolutionär neues Geschäftsmodell des Einzelhandels die Innenstädte. Es bot der einsetzenden industriellen Massenproduktion im Bereich der Konsumgüter einen idealen Absatzweg und veränderte die städtebauliche Struktur der Innenstädte tiefgreifend. Als Pionier dieser Entwicklung ließ Aristide Boucicaut (1810-1877) 1876 das „Au Bon Marché“ errichten, das 1887 bereits eine Verkaufsfläche von 25.000 Quadratmetern umfasste. Das neue Geschäftsmodell des Warenhauses beruhte auf einer Standardisierung des Angebotes. Kernsortimente wurden in großer Stückzahl preisgünstig eingekauft und zu festen, günstigen Preisen verkauft: „kleiner Aufschlag – großer Umsatz“. Die Qualität dieses Kernprozesses wurde durch Warenprüfung und Rückgaberecht, für den Verkauf systematisch geschultes und durch Prämien motiviertes Personal sowie eine optimierte Warenlogistik gesichert, sodass bei hohem Umsatz die Kapitalbindung weit geringer war als im traditionellen Fachgeschäft. Mit diesem Kernprozess, der für die Kunden einen klaren und kalkulierbaren Vorteil bot, wurden weitere Sortimente, oft nur temporär oder gezielt saisonal angeboten, um weitere Kaufanreize – mit besseren Margen – zu schaffen. Zusätzliche Attraktivität erzeugte die neuartige großzügige Warenpräsentation „zum Anfassen“ in großzügigen und hellen Verkaufsräumen oder -hallen.<sup>5</sup> Das an den Wünschen der Kunden ausgerichtete Sortiment, das Versprechen eines breiten, qualitätsvollen und günstigen Angebotes „unter einem Dach“, war Kern des lange erfolgreichen Geschäftsmodells der Warenhäuser. Hinzu trat ein neuartiges Marketing, in dem das vergleichsweise preiswerte Angebot durch besondere „Aktionen“ und als neues „Erlebnis“ mit großer Breitenwirkung kommuniziert wurde. Die

4 Ebda., S. 96 f., 98.

5 Kaufhof Warenhaus AG, Handelswelten. Eine Ideengeschichte, Köln 2004, S. 108 ff.

**Abb. 2:**  
**Kaufhaus Wronker**  
 in Mannheim nach der  
 Erweiterung zu Beginn der  
 1920er Jahre  
 (Stadtarchiv Mannheim).



Umsätze der Warenhäuser übertrafen die der traditionellen Fachgeschäfte schnell um ein Mehrfaches, sodass sich die Wettbewerbsvorteile der Warenhäuser in den Bereichen des Einkaufs, der Logistik und des Marketings zügig verstärkten.

Die großen Warenhäuser entstanden mit der sich durchsetzenden Industrialisierung, die nicht nur mit einem enormen Wachstum der Städte, sondern auch mit ersten Projekten des Stadtumbaus im Innern verbunden war. In einer Zeit, in der das Verkehrsgeschehen in den Städten von Fußgängern, vereinzelt von Pferden oder Kutschen, und später zusätzlich von den Trassen und Knoten des öffentlichen Verkehrs geprägt war, kamen für Warenhäuser nur zentrale innerstädtische Standorte in Frage. Die Innenstädte waren mit einer kompakten über Jahrhunderte gewachsenen, kleinteilig parzellierten Baustruktur belegt, in der sich die neuen Warenhäuser oft nur schrittweise ausdehnen konnten. Zola beschreibt das ungläubige Staunen des traditionellen Paris, dass ein Warenhaus sogar einen ganzen Baublock, auf dem vormals über Jahrhunderte eine Vielzahl an Häusern und Händlern ansässig war, ausfüllen kann. Im Falle der französischen Metropole wurde der Stadtumbau im Zentrum allerdings durch den Stadtumbau des Baron Hausmann stark beschleunigt. Aufgrund des späteren Starts in die Moderne wurden größere Warenhäuser in Deutschland erst in den 1920er Jahren realisiert.

*»Unterdessen sprach das ganze Stadtviertel von der großen Straße, die man unter dem Namen Rue du Dix-Décembre von der neuen Oper bis zur Börse anlegen wollte. Die Ent eignungsbescheide waren zugestellt, zwei Rotten Abrissarbeiter begannen bereits von den beiden Enden her mit dem Durchbruch, indem die eine die Patrizierhäuser der Rue Louis-le-Grand niederriss, die andere die leichten Mauern des ehemaligen Théâtre du Vaudeville umlegte; und man hörte, wie die Spitzhacken immer näher rückten, die Rue Choiseul und die Rue de la Michidière nahmen leidenschaftlich Partei für ihre zum Fallen verurteilten*



**Abb. 3:**  
Karstadt-Kaufhaus in Berlin,  
Hermannplatz, nach der  
Eröffnung 1929, damals  
größtes Kaufhaus Europas.  
(Archiv Karstadt AG, Berlin)



**Abb. 4:**  
Karstadt-Kaufhaus in Berlin,  
Hermannplatz; die Eingangs-  
halle im Basement des  
Warenhauses bot Zugang  
zur U-Bahn.  
(Archiv Karstadt AG, Berlin)

Häuser. Vor Ablauf von vierzehn Tagen sollte der Durchbruch sie durch einen breiten, von Lärm und Sonne erfüllten Einschnitt beseitigen.

Was aber das Stadtviertel noch mehr bewegte, waren die Arbeiten, die am „Paradies der Damen“ vorgenommen wurden. Man sprach von beträchtlichen Vergrößerungen, von gigantischen Verkaufsräumen. Mouret, hieß es, habe mit Baron Hartmann, dem Präsidenten des *Crédit Immobilier*, unterhandelt und werde den ganzen Häuserblock in Besitz nehmen... Überall zahlte das „Paradies“ Entschädigungen für Mietverträge; die Läden wurden geschlossen, die Mieter zogen aus; und in den leeren Gebäuden begann ein Heer von Arbeitern unter Wolken von Gips mit den neuen Umbauten.«<sup>6</sup>

6 Ebd., S. 270.

### 3. Das „Geschäftsmodell“ der Shopping Center

Zum Verständnis der aktuellen Entwicklung der Shopping Center erscheint ein kurzer Rückblick auf den historischen Kontext ihrer Entstehung und Entwicklung in Westdeutschland sinnvoll. Diese war geprägt durch den Strukturwandel im Einzelhandel, der in den 1960er Jahren verstärkt einsetzte und sich seit den 1970er Jahren stark beschleunigte. Dabei wurde der Strukturwandel im Handel durch die Veränderung der räumlichen Struktur der Städte und Stadtregionen verstärkt. Deren Triebkräfte waren insbesondere das starke Wachstum der PKW-Verfügbarkeit (Motorisierung) und komplementär dazu der Ausbau der Infrastrukturen und Siedlungsflächen (Suburbanisierung).<sup>7</sup>

Noch bis in die 1970er Jahre expandierten die großen Warenhäuser, KARSTADT, HERTIE, KAUFHOF und HORTEN als die unbestrittenen Flaggschiffe des Handels in den Zentren der großen und bald auch mittleren Städte.<sup>8</sup> Die großen Warenhäuser gerieten allerdings durch zwei strukturelle Entwicklungen zunehmend unter starken Druck, der bis heute anhält. Ende der 1960er Jahre hielten Verbrauchermärkte und SB (Selbstbedienungs-) Warenhäuser Einzug in die Handelslandschaft. Diese auf PKW-Besucher ausgerichteten, großflächigen und preisgünstigen Anbieter von Waren des täglichen Bedarfs und zugleich typischen Innenstadtsortimenten, wuchsen rasant. Sie haben aktuell einen Anteil von ca. 18% des gesamten Umsatzes im Einzelhandel. Außerdem bieten die in den letzten Jahren sehr stark gewachsenen Discounter in erheblichem Umfang „Aktionsware“ von Sortimenten an, die für Warenhäuser typisch sind. Der Anteil der Warenhäuser am Einzelhandelsumsatz liegt inzwischen unter 6%. Neben den großflächigen Betriebsformen, die vorrangig am Stadtrand oder auf der „grünen Wiese“ angesiedelt wurden, haben leistungsfähige Filialisten bzw. Ketten den Warenhäusern Marktanteile genommen. Sie siedeln sich gern in den attraktivsten Lagen, am besten direkt neben den Warenhäusern an. In zwar begrenzten, aber wirtschaftlich besonders attraktiven Segmenten (etwa Parfümerie und Schuhe) können sie mindestens vergleichbare Qualitäten und Preise wie die Warenhäuser bieten. Und im Vergleich zu den „Tankern“ der großen Warenhäuser können die Ketten sehr viel flexibler agieren.<sup>9</sup>

Bildlich gesprochen sind die Warenhäuser in die Zange von zwei starken Kräften geraten: den Großflächen am Stadtrand mit optimaler PKW-Erreichbarkeit und günstigen Preisen auf der einen und den leistungsfähigen Filialisten in der Nachbarschaft,

7 D. Läßle, Stadt und Verkehr. Überlegungen zum Zusammenhang von Stadtentwicklung, Transporttechnologien und Verkehrssystemen, in: C. Gertz / A. Stein (Hrsg.), Raum und Verkehr gestalten, Berlin 2004, S. 165-181.

8 J. Frechen, Positionierung von Warenhäusern. Optionen in schrumpfenden und stagnierenden Märkten, Frankfurt a.M. 1998, S. 48.

9 Ebda., S. 87 ff., 285.





**Abb. 5:**  
**Schlossarkaden**  
**Braunschweig,**  
 aus: Th. Krüger / M. Walther  
 (s. A 13).

die sich mit guter Qualität und vergleichbaren Preisen zu attraktiven „Marken“ entwickelt haben, auf der anderen Seite. Die ersten Shopping Center in Deutschland - das Main Taunus-Center bei Frankfurt am Main wurde 1964 eröffnet - entstanden als völlig neue Einzelhandelsstandorte in der suburbanen Zone großer Ballungsräume. Und noch bis Ende der 1980er Jahre in Westdeutschland und bis 2000 in Ostdeutschland wurden mehr als zwei Drittel der Shopping Center an suburbanen Standorten, in Nebenzentren, auf Industriebrachen oder sogar auf der „grünen Wiese“ realisiert. Dabei entstanden die Shopping-Center aus der Vereinigung genau der Kräfte, die den früher dominanten innerstädtischen Warenhäusern so große Probleme bereiten: der Kombination von großzügigen und preisgünstigen Flächen für den Verkauf, der Leistungsfähigkeit von Fachgeschäften, insbesondere Filialisten bzw. Ketten sowie der einfachen Parkmöglichkeiten an der Peripherie der Stadt.

Seit den 1960er Jahren hat das Konzept der Shopping Center in Deutschland so manche Modifikation und Differenzierung erfahren. Insbesondere mit der wachsenden Zahl an Projekten in verdichteten städtischen Standorten wurden die Center kompakter und es wuchs die Varianz der Konzepte. Betrachtet man allerdings die Flächenvolumina, die Funktionsstrukturen und das Management der Center, ist auch bei den meisten jüngeren Projekten eine, auf kommerzielle Angebote reduzierte, quasi-Innenstadt mit einer großen Eigenständigkeit gegenüber dem Umfeld charakteristisch.

Wie die großen Warenhäuser bieten Shopping-Center in einer auf Konsum optimierten Konstellation sowohl Versorgungs- als auch Erlebniskauf mit Wohlfühlambiente. Das Angebot geht über das Warenhaussortiment aber weit hinaus. Es spiegelt in der Regel das der Innenstädte, inklusive Gastronomie. Dies geschieht in komprimierter Form und optimierter Anordnung ohne soziale oder ästhetische Irritationen. Die Innenstadt wird durch besonders leistungsfähige Anbieter bzw. „Marken“ gespiegelt. Bis-



weilen werden diese auch aus der vorhandenen City in die Center umgesiedelt. Gern werden auch Sortimente integriert, die in der jeweiligen Innenstadt fehlen, insbesondere wenn es sich um zahlungskräftige Großflächennutzer zum Beispiel aus den Bereichen Textil oder Elektronik handelt. Das nützt dem Standort und vor allem dem Center. Für den nachhaltigen Erfolg der Center ist allerdings entscheidend, das Gesamtangebot laufend anzupassen und zu optimieren. Dazu kann das Center-Management Sortimentspolitik und Marketing in bislang unbekannten Dimensionen gestalten: Es bestimmt nicht nur die Strukturen der Plattform, die Auswahl und die Anordnung der Mieter, es kann diese entscheidenden Parameter auch vergleichsweise schnell neu ordnen. Es gestaltet und bestimmt den gesamten „öffentlichen Raum“ der Center, letztlich bis hin zu den Zutrittsrechten.

Gegenüber den Warenhäusern beruht die Überlegenheit der Center auf der größeren Breite und Tiefe der angebotenen Sortimente sowie auf der laufenden dezentralen Optimierung durch verschiedene Mieter unter dem Dach des Centers, die jeweils auf ein Angebot oder Segment ausgerichtet sind. Allerdings bieten auch die gewachsenen Innenstädte verschiedene Betriebsformen nebeneinander, die zum Teil untereinander im Wettbewerb stehen. Gegenüber den gewachsenen Innenstädten beruht die Leistungsfähigkeit der Center darauf, dass sie den Wettbewerb organisieren und regulieren. Das Center-Management bestimmt nicht nur die Anordnung, Flächengrößen und Preise der Mietflächen, die Mieter verpflichten sich auch zu einheitlichen Öffnungszeiten und zur Beteiligung an Aktionen des Center-Marketing. Das Center-Management steuert Sicherheit, Sauberkeit und Aktionen im „öffentlichen Raum“ der Center und hat – über die tägliche Meldung der Umsätze, zu denen Mieter inzwischen vielfach verpflichtet werden – laufend Einblick in den Geschäftsverlauf der einzelnen Mieter.

Vermutlich stehen wir in Deutschland erst ganz am Anfang einer Entwicklung, in der Shopping-Center als „Paradies der Kunden“ nicht nur wesentliche neue Pole im Gefüge des Einzelhandels der Städte bilden, sondern auch in der Lebenswelt der Menschen eine weit umfassendere Bedeutung bekommen. Erste Ansätze dazu, wie sich die Urbanitätsmaschinen Shopping-Center weiter entwickeln werden, hat Alexander Otto jüngst in einem Gespräch mit der Immobilien-Zeitung erläutert:

„Gegenüber den Discountern versucht sich ECE durch einen hochwertigeren Mietermix sowie neue Serviceangebote abzuheben. Im Alster-Einkaufs-Zentrum (AEZ) – im September um eine Designer-Meile erweitert – ist Edelmode (Boss, Laurèl, Lagerfeld) zu finden, bekannte Modeketten (Zara, Mango, Peek & Cloppenburg) wie auch Angebote für den kleinen Geldbeutel (Deichmann, C&A, H&M). Der Branchenmix reicht von Textilien über Unterhaltungselektronik bis zur Gourmet-Markthalle. Das Preisniveau des gesamten Centers liegt deutlich über dem Durchschnitt. Während besser Betuchte mit einem Park-Service, der auf Wunsch auch den Wagen wäscht, sowie einer VIP-Lounge gebunden werden, stehen im Rahmen eines Pilotprojekts mit der Behörde

|                                            | Fachgeschäft                                                                | Warenhaus                                                                      | Shopping Center                                                                  |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kern-kompetenzen</b>                    | Fachkunde<br><br>Beschaffung                                                | Preis und Qualität;<br><br>Verkaufen                                           | Komplett-Versorgung und<br><br>Shopping-Erlebnis                                 |
| <b>Angebot</b>                             | Tiefes Angebot eines begrenzten Sortments;<br><br>individuelle Preisfindung | Breites standardisiertes Angebot;<br><br>Feste Preise                          | Breites und tiefes Angebot, Gastronomie, Aufenthaltsqualität                     |
| <b>Flexibilität</b>                        | Gering,<br>da spezialisiert (Fachkompetenz)                                 | Mäßig,<br>zentral geführtes Massengeschäft (Einkaufs- und Sortimentskompetenz) | Sehr hoch,<br>breiter Mix und schnelles Agieren ist Programm (Center-Management) |
| <b>Management</b>                          | Inhaber- (Familien-) geführt                                                | Angestellt, professionell                                                      | Professionelles Meta-Management von Mietern und Strukturen                       |
| <b>räumliche Konfiguration und Kontext</b> | Fragmentierter „Einzel“-Handel, hohe Abhängigkeit von der Umgebung          | Konzentrierte Form, verstärkt seinen Kontext als „Magnet“                      | Komprimiertes Angebot einer Innenstadt; das Center ist Kontext                   |

**Tabelle:** Merkmale der Geschäftsmodelle Fachgeschäft, Warenhaus und Shopping-Center (Darstellung: Th Krüger).

für Wirtschaft und Arbeit der Stadt Hamburg Ein-Euro-Jobber für die Betreuung von Senioren bereit. Sie helfen beim Einkauf, tragen die Taschen nach Hause und begleiten zum Arzttermin.“<sup>10</sup> Gerade bei positiven Erlebnissen sei der Mehrwert erheblich, erklärte Alexander Otto die Service-Philosophie.<sup>11</sup>

#### 4. Urbanitätsmaschinen und Innenstadt – Entwicklungsperspektiven

In einer der ganz wenigen systematischen wissenschaftlichen Arbeiten über die Ökonomie der Shopping-Center in Deutschland, in der ganz selbstverständlich von der „Betriebsform Shopping-Center“ die Rede ist, führt Simone Besemer aus, dass Entscheidungsträger in Zukunft zunehmend veranlasst werden, nicht nur angebotsorientiert

<sup>10</sup> Immobilien Zeitung Nr. 7, 22. Februar 2007, S. 18.

<sup>11</sup> Ebda.

zu planen, sondern im Hinblick auf einen nachhaltigen ökonomischen Erfolg vielmehr auch nach sozialtechnischen Aspekten der Nachfragewirkung derartiger Investitionsobjekte zu fragen. Auf der Basis einer Befragung von etwa 50 Expertinnen und Experten aus dem Bereich der Center-Entwicklung kommt die Autorin zu dem Schluss, „dass Shopping-Center im Zeitalter der Postmoderne eine spezifische Form von künstlichen (Ersatz-) Lebenswelten darstellen und als Keimzelle neuen urbanen Lebens zu errichten sind“.<sup>12</sup>

Shopping Center überwinden konsequent die Schranken, die der bürgerlichen Marktwirtschaft der Städte innewohnen, das relativ kleinteilige Grundeigentum und die Imperfektion der selbständigen Handelsgeschäfte, d.h. des Konzeptes eines dezentralen Marktes. In der Stadt sind Grundstück und Geschäft an Verbindungsräumen angeordnet, die der vielfältigen Öffentlichkeit gewidmet sind, und sie liegen oft auch in der Nachbarschaft von öffentlichen und kulturellen Einrichtungen. Auch dieses unkalkulierbare Gemenge wird zugunsten einer privat gesteuerten Einkaufs- und Erlebniswelt bereinigt. Die für den Verkauf brauchbaren Strukturelemente der Stadt, insbesondere das Nebeneinander verschiedener Anbieter und Qualitäten sowie die Atmosphäre der Öffentlichkeit, von Nähe und Fremdheit, werden gewissermaßen kondensiert und laufend optimiert. Das Geschäftsmodell der Shopping-Center ist ein Quantensprung sowohl gegenüber den Warenhäusern als auch den Innenstädten Europas. Der zentrale „innovative“ Kern des Shopping Centers ist, dass es Urbanität und Stadtleben organisiert, formt und laufend optimiert, um erfolgreich zu verkaufen. Prägend ist nicht mehr das Wechselspiel von Politik, Öffentlichkeit, Einzelhandels-Wettbewerb und Immobilienmarkt, sondern allein das Center-Management. Shopping Center können als laufend optimierte Urbanitäts-Maschinen charakterisiert werden.

Während die Shopping Center in ihrer Entstehung vor allem als autonome Standorte in der suburbanen Zone realisiert wurden, werden seit den 1980er Jahren in Westdeutschland und seit etwa 1995 in Ostdeutschland neue Standorte überwiegend in Stadtteillagen und insbesondere in oder an den Innenstädten realisiert. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die öffentliche Planung neue Standorte am Stadtrand kaum noch genehmigt. Zum anderen haben die Center-Entwickler erkannt, dass an zentralen Standorten tendenziell eine höhere Wertschöpfung zu erzielen ist und damit auch der Wert der Immobilie Shopping-Center höher und stabiler ist. Zudem werden Shopping-Center an zentralen Standorten als „Stärkung der Innenstädte“ von der Politik – und manchen Planern – begrüßt, denn sie stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt gegen die „grüne Wiese“ und der gesamten Stadt gegen die Gemeinden und Städte in der Nachbarschaft. Ob als Infusion, Impfstoff oder Schock-Therapie, ein Center, so die Argumentation, ist in jedem Fall gut, insbesondere für die Stadt, die in einer Region als erstes ein Center hat. Nachdem im Hinblick auf Center-An-

12 S. Besemer, Shopping-Center der Zukunft, Wiesbaden 2005, S 465.

siedlungen in den Städten lange überwiegend Zurückhaltung vorherrschte, scheint der Damm nun gebrochen: zum Teil ist bereits ein Bürgermeister-Wettbewerb um die Ansiedlung von Centern zu konstatieren.

An der zentralen These der Befürworter innerstädtischer Shopping Center, dass diese die Zentralität deutlich erhöhen, sind allerdings empirisch erhebliche Zweifel angebracht. Neben Einzelfällen, wo dies gelang, sind in erheblichem Umfang „Mitnahme-Effekte“ von vorhandener Zentralität zu konstatieren, bei denen die Ansiedlung von Shopping Centern vor allem zu Lasten der vorhandenen innerstädtischen Standorte, Flächen und Sortimente geht, kaum aber zu Lasten der großflächigen Versorgungseinrichtungen am Stadtrand oder im suburbanen Raum.<sup>13</sup> Dies führt mit der Zeit zu gravierenden Struktur- und Qualitätsveränderungen im Gefüge der städtischen Zentren.

Die Städte sind gefordert, den Investitionsdruck, der vom Strukturwandel im Handel durch neue Angebotsformen und insbesondere durch höhere Flächenanforderungen ausgeht, zu kanalisieren und zu gestalten. Dazu bestehen grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten:

▷ **Shopping Center zerlegt Stadt:** Die Zentrumsfunktionen werden aufgeteilt. In Shopping Centern werden die immobilienwirtschaftlich attraktiven Elemente in einer auf den jeweiligen Standort und Einzugsbereich optimierten Größe organisiert. Unter entsprechend günstigen städtebaulichen Rahmenbedingungen können sich Teile der bisherigen Innenstadt zu touristisch und architektonisch attraktiven Kleinoden mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln. Hier finden die ökonomisch weniger attraktiven Nutzungen wie Lebensmittelbetriebe, Gastronomie, Dienstleistungen, Verwaltung oder Kultur ihre Nische, im Idealfall auch einige interessante Angebote aus dem gehobenen Lifestyle-Segment. So tummelt sich der Mittelstand vor allem im perfekt organisierten privaten „Shopping-Paradies“, während die einkommensschwachen Gruppen in der „Billig-Meile“ stöbern und das Niveau-Publikum in der kultivierten Altstadt bei Late Macchiato plaudert.

In vielen Fällen allerdings dürften nicht nur die Nebenlagen, sondern auch die ursprüngliche Haupteinkaufslage zu einer „Billig-Meile“ mit hoher Durchgangsfrequenz und Versorgungsfunktion für den Nahbereich abgewertet werden. Vor allem in Mittelstädten unter 100.000 und kleineren Großstädten bis etwa 250.000 Einwohnern, in denen die Center-Entwickler gerade besonders aktiv sind, sind solche bipolaren Entwicklungen von Innenstadt und Center wahrscheinlich.

▷ **Shopping Center ergänzt Stadt:** Dieses Ideal komplementärer Funktionen von gewachsenen Geschäftslagen und modernen Centern ist offenbar nur schwer zu erreichen. Dazu müssten Größenordnung, Lage zum, bzw. im zentralen Einkaufsbereich, Branchen-

13 Vgl. Th. Krüger / M. Walther, Auswirkungen Innerstädtischer Shopping Center, in: J. Werheim, (s. A 2).

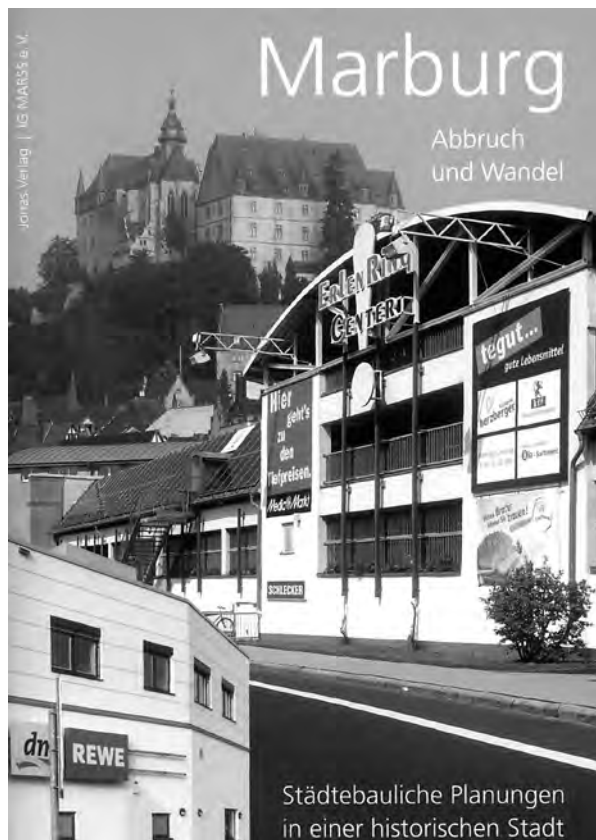


**Abb. 6:**  
**Shopping-Center in Marburg,**  
 Buchtitel: Marburg. Abbruch und Wandel. Städtebauliche Planungen in einer historischen Stadt, hrsg. von der Initiativegruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V., Marburg 2007.

mix und Mieterbesatz an den Bestand angepasst und die städtebauliche Anbindung stärker auf eine Öffnung und Verzahnung der Center mit ihrem Umfeld ausgerichtet werden. Das ist eine große Herausforderung für Center-Entwicklung und -Management, denn die autarke Funktionsfähigkeit des „Innenstadt-Vollsortimenters“ Shopping Center mit attraktivem Geschäfts- und Stellplatz-Angebot würde aufgebrochen zugunsten einer Struktur- und Entwicklungspartnerschaft zwischen Innenstadt und Center. Daher gibt es hierzu in der Praxis bisher nur erste Ansätze wie beispielsweise die Kamp Promenade in Osnabrück, die Neumarkt Galerie in Köln oder die Fünf Höfe in München.

▷ **Shopping Center wird Stadt:** Insbesondere an suburbanen Standorten und in Stadtteillagen haben Shopping Center mancherorts bereits die Bedeutung der früheren Ortszentren übernommen. Sie sind Mittelpunkte des urbanen (Konsum- und Freizeit-) Lebens. Allerdings sind in den Centern bisher nur selten öffentliche, kulturelle oder

soziale Nutzungen ansässig, die in den gewachsenen Ortszentren ganz selbstverständlich mit dem Handel verwoben waren: das Rathaus, die Kirche, die Bibliothek, das Theater oder das Museum, der Altentreff oder die Kindertagesstätte. Diese öffentlichen, kulturellen oder sozialen Einrichtungen und Aktivitäten liegen nun außerhalb des „Marktplatzes Center“. Da die Center diesen Einrichtungen und Veranstaltungen im öffentlichen Raum die Besucherfrequenz entziehen, könnte das Konzept verfolgt werden, diese Nutzungen und Aktivitäten gezielt in die Center zu holen und wieder eng mit Handel und Gastronomie zu verzahnen. Eine solche Re-Urbanisierung der Center wäre eine ähnlich große Herausforderung für Center-Entwicklung und -Management wie die vorher skizzierte Option „Shopping Center ergänzt Stadt“ für innerstädtische Situationen. Die alten gewachsenen Zentren müssten von der öffentlichen Hand zu Mischgebieten zurückgebaut werden oder würden der Deprivation überlassen.

▷ **Shopping Center werden überflüssig:** Dass die Innenstadt eines Shopping Centers bedürfe, um für die Menschen und für leistungsfähige Anbieter überhaupt noch attraktiv zu sein, ist eine inzwischen weit verbreitete Legende, insbesondere unter Kommunalpolitikern. Wenn es jedoch gelingt, diese neuen „Magneten“ in die Innenstädte zu integrieren, können sie in ihrer Summe selbst im Wettbewerb mit peripheren Standorten sehr gut bestehen, wichtige Impulse für ihre unmittelbare Nachbarschaft geben und so der Innenstadt insgesamt mehr Anziehungskraft verleihen. Die Strategie einer evolutorischen Entwicklung der Innenstädte durch eine schrittweise Umstrukturierung und Ergänzung des vorhandenen Angebotes kann durch eine Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung mit den Grundeigentümern und dem Handel erreicht werden.<sup>14</sup>

Die Städte haben es in der Hand, zwischen diesen Entwicklungsoptionen zu entscheiden. Ohne Frage können gelungene Shopping Center als ein „Paradies der Kunden“ bezeichnet werden. Das Problem ist, dass sie den Innenstädten tendenziell die attraktiven Teile der ökonomischen Basis entziehen: den „Markt“ bzw. den besonders leistungsfähigen Handel, der von jeher der Kern und Motor der Innenstadtentwicklung war, von dem auch die anderen sozialen, kulturellen und politischen Funktionen der Innenstadt profitieren – wenn sie nicht sogar in Teilen davon abhängen. Shopping Center sind nicht nur ein neues, zusätzliches Element der Innenstädte, das den Wettbewerb bereichert. Vielmehr können sie zu einem fundamentalen Wandel der europäischen Innenstadt führen, der auf eine starke Segmentierung des urbanen Lebens oder gar auf dessen Auflösung hinauslaufen kann. Die Städte müssen entscheiden, welche (Innen-) Stadt sie wollen. Sie können die Entwicklung gestalten.

14 R. Prewo, Die alte Stadt als Erlebniskaufhaus?, in: Die alte Stadt 4/2006, S. 345-354.

## **Welchen Beitrag kann die Regionalplanung zum Erhalt lebendiger Innenstädte leisten ?**

### **1. Was sind lebendige Innenstädte und warum brauchen wir sie ?**

Die Innenstädte sind die Gesichter unserer Städte. Sie ermöglichen es den Städten, ein unverwechselbares Profil zu entwickeln und als Stadtindividuum wahrgenommen zu werden. Eine lebendige, unverwechselbare Innenstadt ist also so etwas wie eine Visitenkarte für die Stadt und ihre Umgebung. Entscheidend für Unverwechselbarkeit und Lebendigkeit einer Innenstadt sind sowohl die richtige Mischung der dort angesiedelten Funktionen als auch das äußere Erscheinungsbild des öffentlichen Raums mit seinen Gebäuden, Straßen und Plätzen. Die Leitfunktion für die Innenstadt stellt der Handel dar, wobei seine Strahlkraft entscheidend von Art, Größe und Sortimentsstruktur der Geschäfte sowie der Professionalität von Service und Präsentation abhängt. Allerdings macht der Handel alleine noch nicht die richtige Funktionsmischung einer Innenstadt aus. Hinzu kommen öffentliche und private Dienstleistungen sowie innenstadttypische Kultur- und Freizeitangebote. Auch und gerade für Klein- und Mittelstädte gilt, dass gezielte Aktionen, die immer wieder neue Erlebnisse in der Innenstadt ermöglichen, wesentlich zu deren Attraktivität beitragen.<sup>1</sup> Mit der Wohnfunktion wird sogar ein doppelter Beitrag für eine lebendige Innenstadt geleistet: Zum einen ist eine Mantelbevölkerung vorhanden, die vorrangig in der Innenstadt ihren Bedarf deckt, zum anderen ist die Stadt damit auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten belebt.

Die baulichen Ensembles prägen optisch das Bild der Innenstadt und können wesentlich zu einer hohen Aufenthaltsqualität beitragen. Allerdings hat der Zweite Weltkrieg nicht nur unendliches menschliches Leid gebracht, sondern mit seinen Zerstörungen auch vielen Städten das Gesicht genommen, so dass einstmals schöne und stolze Städte in ihrem zentralen Bereich mit der Wiederaufbauarchitektur der späten 1940er und der 1950er Jahre leben müssen. Auch manche baulichen Ergebnisse der 1970er Jahre versprühen sicherlich nicht den allergrößten Charme. Gerade deswegen sind die Anstrengungen vieler Städte zu würdigen, auch unter schwierigen Rahmenbedingungen an sich gearbeitet zu haben. Diese Städte haben nicht resigniert, sondern sich gemeinsam mit Hausbesitzern und Investoren um die Innenstädte verdient ge-

1 Vgl. M. Frehn / E. Plate, Die Allianz von Handel, Freizeit und Kultur. Der Beitrag von „Events“ zur Wiederbelebung und Attraktivierung der Innenstädte, in: RaumPlanung Nr. 95 (2001), S.70-74 sowie: M. Richard, „Ab in die Mitte!“ – Die Altstadt als Event, in: Die alte Stadt 4/2006, S. 355-358.





**Abb. 1:**  
Die Innenstadt als Ziel  
der Regionalbuslinien.  
(Foto: A. Priebs)

macht. Es zeigt sich, dass eine hohe Aufenthaltsqualität zum Bummeln und Verweilen einlädt und es der Innenstadt ermöglicht, ihre Bedeutung als Treffpunkt und sozialer Raum in vollem Umfang zu entfalten. In diesem Zusammenhang ist auch auf die hohe Bedeutung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln einzugehen. Hierbei hat sich weitgehend die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Zufahrtmöglichkeiten für den Individualverkehr so gelenkt werden müssen, dass die Aufenthaltsqualität der Innenstadt nicht unter dem PKW-Verkehr leidet. Deswegen kommt dem öffentlichen Nahverkehr eine tragende Rolle für die Erreichbarkeit durch alle Bevölkerungsgruppen, d. h. auch die weniger oder eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen, zu.

Warum aber brauchen wir lebendige Innenstädte? Es reicht für die politische Legitimation und erst recht für die Überzeugung von Investoren sicherlich nicht aus, auf den kulturellen und kulturhistorischen Wert der „Europäischen Stadt“ hinzuweisen. Noch wichtiger sind für viele Zielgruppen andere Aspekte, die freilich je nach Stadttypus und individuellen Gegebenheiten unterschiedlich zu gewichten sind. So ermöglicht die hohe Dichte unterschiedlicher Funktionen in der Innenstadt kurze Wege und optimale Wegeketten, die zu Recht in der stadtplanerischen Diskussion wieder eine hohe Bedeutung gewonnen haben; zu denken ist hier nicht zuletzt an die Bewältigung des Alltages durch Alleinerziehende und ältere Menschen. Die hohe Konzentration und große räumliche Nähe unterschiedlicher Funktionen in der Innenstadt bieten aber auch Agglomerations- und Fühlungsvorteile für die einzelnen Betriebe und hohe ökonomische Synergieeffekte. Dabei ermöglicht die hohe Frequenz von Passanten auch spezialisierten Fachgeschäften und kleineren Boutiquen eine wirtschaftliche Basis, die sie an anderen Standorten nicht hätten. Gerade diese Anbieter tragen zur Attraktivität einer Innenstadt bei und heben sie positiv ab von den meist uniform geplanten und



**Abb. 2:**  
Ansprechende bauliche  
Ensembles stellen eine gute  
Voraussetzung für die  
Attraktivität Innenstadt dar.  
(Foto: A. Prieb)

betriebenen Einkaufszentren. Und nicht zuletzt sorgen eine hohe Funktionsdichte und Frequenz der Innenstadt auch dafür, dass der öffentliche Nahverkehr in die Innenstadt bezahlbar bleibt, was angesichts der sozialen und demographischen Entwicklung ein besonders wichtiges Argument ist.

## 2. Wodurch werden Innenstädte bedroht?

Kennzeichnend für den Handel ist, dass er mehr denn je einem dynamischen Wandel seiner Betriebs- und Absatzformen und seiner Standorte unterworfen ist. Anhaltendes Flächenwachstum, Unternehmenskonzentration, das Vordringen neuer Vertriebsformen, Filialisierung und zunehmender Verdrängungswettbewerb sind aktuelle Tendenzen, wobei der stetig wachsende Flächenanspruch die wohl größte Herausforderung gerade für die Innenstädte in Klein- und Mittelstädten darstellt. Dieser gestiegene Flächenbedarf ist auf die größere Breite und Tiefe des Sortiments sowie eine verbesserte, großzügigere Präsentation der Waren zurück zu führen und gilt grundsätzlich für alle Branchen und Betriebsformen, d.h. Fachgeschäfte, Discounter, SB-Warenhäuser und Fachmärkte gleichermaßen. Bei den meist am Stadtrand angesiedelten Fachmärkten kommt erschwerend hinzu, dass neben dem eigentlichen Kernsortiment die Bedeutung der innenstadttypischen Randsortimente (Bekleidung, Lebensmittel, Haushaltswaren) gestiegen ist. Charakteristisch für die aktuelle Entwicklung ist auch, dass Fachmärkte und Discounter von den Projektentwicklern zunehmend als Agglomerationen unterschiedlicher Größenordnung mit dem Ziel möglichst vieler betriebswirtschaftlicher Synergieeffekte geplant werden. Beispiele finden sich auf allen Ebenen der Versorgung – von den aktuellen „Nahversorgungszentren“ (Lebensmittel-Discounter, Textil-Discounter, Getränkemarkt und Tiernahrungshandel) bis hin zur großflächigen

**Abb. 3:**  
SB-Warenhäuser und  
Fachmärkte mit großen  
Parkplätzen am Stadtrand  
schwächen die Innenstadt.  
(Foto: A. Priebs)



**Abb. 4:**  
Leerstände schädigen  
die Attraktivität  
einer Innenstadt.  
(Foto: A. Priebs)



Handelsagglomeration mit SB-Warenhaus, Bau- und Möbelmarkt und mehreren Fachmärkten (z.B. für Textil, Schuhe, Sportartikel).

Gerade die zuletzt genannten Entwicklungen stellen den eigentlichen Kern des Problems für die Innenstädte in Klein- und Mittelzentren dar. Sie haben den Wettbewerbsnachteil gegenüber den strategisch geplanten Agglomerationen am Stadtrand, weil die überkommene bauliche Struktur in den Innenstädten der Maßstabsvergrößerung enge Grenzen setzt. Da die ursprünglichen Ladengrößen heute nicht mehr zeitgemäß sind, müssten Ladenflächen zusammengelegt oder auf rückwärtigen Grundstücken erweitert werden. Hier stehen einer sinnvollen Erweiterung neben den baulichen Problemen zusätzlich die ungünstigen und kleinteiligen Besitzstrukturen im Wege. Hinzu kommen als weitere Nachteile der Innenstadtstandorte das hohe Miet- bzw. Kaufpreisniveau und die Schwierigkeiten bei der Erschließung, da aus betrieblicher Sicht die Erreichbarkeit für Zulieferer sowie Entlademöglichkeiten auch in den Nachtstunden erwartet

werden. Vor Herausforderungen stehen die Innenstädte auch aus anderen Gründen. So besteht im Alltag ein großes Defizit in der Kooperationsbereitschaft des Handels. Der alte Spruch, wonach der Einzelhandel eben einzeln handelt, ist in der Realität traurige Wahrheit. Sorge bereitet aber auch die ungeklärte Nachfolgesituation in vielen eigentümergeführten Betrieben. Viele ältere Ladeninhaber resignieren nicht zuletzt deswegen, weil eine Nachfolge, insbesondere in der eigenen Familie, nicht in Sicht ist.

Der Marktauftritt mancher Innenstadt leidet gerade in kleineren Städten auch häufig unter einem wenig aktuellen Angebot und einer unvorteilhaften Warenpräsentation der Geschäfte. Unter anderem wird in Innenstadtgeschäften die Zielgruppe junger Menschen und deren „Kernsortimente“, nämlich Kleidung, Musik und Unterhaltungselektronik, zu wenig beachtet, weswegen sich diese zunehmend den hier besser aufgestellten Großstandorten auf der Grünen Wiese zuwenden. Allerdings liegt die Ursache vieler Probleme nur teilweise beim Handel selber. Für Schwierigkeiten sorgt auch die fehlende Planungssicherheit für den Mittelstand und eine mangelhafte Unterstützung durch die Stadt. Vielerorts wird sogar in der Kommunalpolitik die Auffassung vertreten, dass man dem Innenstadthandel erst einmal durch Konkurrenzstandorte am Stadtrand „Beine“ machen müsste. Dies kann natürlich nicht als nachhaltige Politik bezeichnet werden – im Gegenteil: Gerade der zumindest in kleineren Städten noch stark vom Mittelstand geprägte Einzelhandel braucht verlässliche Rahmenbedingungen, wenn er investieren soll. Angesichts der zunehmenden Tendenz von Projektentwicklern, die einzelne Kommunen bei neuen Projekten am Stadtrand gegeneinander auszuspielen, ist eine überörtliche Planungskonzeption von hoher Bedeutung. Dies ist Aufgabe der Regionalplanung, auf die im Folgenden näher einzugehen ist.

### 3. Aufgabe der Regionalplanung

Auftrag der Regionalplanung ist es, ein gesellschaftlich akzeptiertes Leitbild der räumlichen Entwicklung von Siedlungs- und Versorgungsstrukturen in rechtlich verbindliche Pläne umzusetzen. Das Leitbild, das den Bau- und Planungsgesetzen in Deutschland zu Grunde liegt, ist die „Europäische Stadt“ mit kompakter, gemischter Struktur. Ferner gehören zum Leitbild die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung und die Verwirklichung ausgeglichener Siedlungs- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer gemeinwohlorientierten Raumordnung. Allerdings stehen die eben skizzierten Standortanforderungen des Handels hierzu zumindest teilweise im Widerspruch, weswegen die Regionalplanung einen klaren Regelungsbedarf bezüglich der Standortentwicklung des großflächigen Einzelhandels sieht.<sup>2</sup>

2 Vgl. A. Prieb / H. Zeck, Großflächiger Einzelhandel, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover 2005, S. 415-419 sowie T. Rieger (2003), Die Vorgaben zur Beurteilung von Einzelhandelsgroßprojekten in der Landesplanung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Arbeitsmaterial Nr. 203, Hannover 2003, S. 26-38.

In den Regionalplänen sind bundesweit hohe Gemeinsamkeiten hinsichtlich des Umgangs mit Einzelhandelsgroßprojekten festzustellen. Insbesondere ist dort festgelegt, dass sich Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Handelsagglomerationen in das zentralörtliche System einfügen müssen. Zur Orientierung werden in den Plänen der Landes- und Regionalplanung Zentrale Orte im Rahmen einer drei- oder vierstufigen Zentrenhierarchie als Kristallisationspunkte der Raumstruktur festgelegt.<sup>3</sup> Die Klein- und Mittelstädte sind dabei in der Regel als Grund- oder Mittelzentren ausgewiesen. Darüber liegen in allen Ländern die großen Städte als Oberzentren, darunter haben einige Länder noch so genannte Kleinzentren oder ländliche Zentralorte ausgewiesen. Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung hat die Regionalplanung in ihren Plänen einige Gebote aufgestellt und konkretisiert. So sind neue Flächen für den großflächigen Einzelhandel den jeweiligen zentralen Orten zuzuordnen (Konzentrationsgebot). Verkaufsfläche und Warensortiment müssen der zentralörtlichen Versorgungsfunktion und dem Verflechtungsbereich des jeweiligen zentralen Ortes entsprechen (Kongruenzgebot). Ausgeglichene Versorgungsstrukturen und deren Verwirklichung, die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung dürfen nicht wesentlich beeinträchtigt werden (Beeinträchtigungsverbot, Rücksichtnahmegebot). Schließlich sind vorrangig Stadt- und Ortsmitten als Standorte für neue Handelseinrichtungen vorzusehen (Integrationsgebot). Dies bedeutet konkret, dass für Oberzentren keine und für Mittelzentren nur wenige Begrenzungen der Einzelhandelsentwicklung bestehen, Grundzentren und gegebenenfalls Kleinzentren jedoch in der Regel nur als Standorte für Einrichtungen der Grundversorgung vorgesehen sind.

In einzelnen Ländern werden für die Umsetzung dieser Ziele und für die Beurteilung der Auswirkungen von Vorhaben des großflächigen Einzelhandels Schwellenwerte für die Flächengröße, Kaufkraftabschöpfung und Sortimentsstruktur vorgegeben (z.B. maximale Verkaufsfläche für neue Einzelhandelsgroßprojekte für bestimmte Stufen des zentralörtlichen Systems und/oder Begrenzung des Verkaufsflächenanteils für innenstadtrelevante Sortimente). Mit diesen Regelungen soll das Gewicht der Zentralen Orte als Standorte mit einem umfassenden Angebotsspektrum gestärkt und für die Bevölkerung flächendeckend ein Mindestangebot der Grundversorgung gesichert werden. Insbesondere die wohnungsnahе Versorgung, die stark unter der Flächenexplosion im Bereich des Lebensmittelhandels und der Fachmärkte gelitten hat, soll im Interesse der weniger mobilen Bevölkerungsgruppen gesichert werden. Gerade vor dem Hintergrund der in manchen Regionen extremen Bevölkerungsrückgänge und des zunehmenden Anteils älterer Menschen erhält dieser Aspekt eine besondere Relevanz und Dringlichkeit.

3 Vgl. hierzu H.H. Blotevogel (Hrsg.), Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 217, Hannover 2002.



**Abb. 5:**  
Passagen in angepasster  
Größe können die Innen-  
stadt stärken.  
(Foto: A. Priebs).

Was bedeuten diese raumordnerischen Regelungen für die Innenstädte in Klein- und Mittelstädten? Grundsätzlich zielen sie natürlich darauf ab, genau diese Standorte vor der Konkurrenz benachbarter Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion zu schützen. Damit besteht in den Klein- und Mittelstädten die Möglichkeit, unter dem regionalplanerischen Schutz die Innenstädte auszubauen. Schwierig ist es jedoch dort, wo die Kommunen selbst nicht auf ihre Innenstadt setzen, da in vielen Ländern das zentralörtliche Prädikat an die gesamte Gemeinde verliehen wird und der Regionalplanung der Zugriff auf die räumlich-konkrete Festlegung des zentralörtlichen Standortbereichs verwehrt ist.<sup>4</sup> In diesen Fällen kann die Gemeinde innerhalb ihres Gemeindegebiets weitgehend selbst definieren, wo ihr zentraler Versorgungsbereich liegt und damit auch eine Politik gegen ihre eigene Innenstadt betreiben. Ein besonderes Problem stellen die „künstlichen“ Gemeinden im suburbanen Raum dar, die im Rahmen der Gebietsreformen aus mehreren Dörfern gebildet wurden, ohne einen natürlichen Kern aufzuweisen. Hier haben sich nicht selten für die benachbarten Innenstädte schädliche Handelsagglomerationen an autoorientierten Standorten entwickelt, die heute mit planerischen Mitteln schwer einzugrenzen sind. Wünschenswert wäre es deswegen, wenn die zentralörtliche Funktion in allen Ländern hinsichtlich des Einzelhandels an einen konkret festgelegten zentralen Standortbereich gekoppelt wäre.

Grundsätzlich bilden die raumordnerischen Festlegungen nur den Rahmen für die angestrebte räumliche Entwicklung. Die konkreten Initiativen zur Realisierung eines Einzelhandelsstandortes gehen in der Regel von der Wirtschaft aus, die ihre eigene betriebswirtschaftliche Logik hat. Die Schaffung der Baurechte für konkrete Vor-

<sup>4</sup> Als positives Beispiel sei das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 zu nennen; hier heißt es unter Ziffer B6-01: „Zentrale Orte sind als Standorte innerhalb der Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen festzulegen.“



haben oder als Angebotsplanung für Investoren liegt in den Händen der Kommunen. Zur Erfüllung ihres Auftrages ist die Raumordnung also gehalten, den von den Kommunen zu beachtenden Rahmen so zu setzen, dass unter Wahrung der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuteilung eine wirksame räumliche Steuerung im Sinne einer Stärkung der Innenstädte erfolgt. In diesem Sinne kann die Raumordnung einen erheblichen Beitrag zur Planungssicherheit für Kommunen und Wirtschaft leisten. Sie schafft darüber hinaus die Basis für die interkommunale Abstimmung und eine angepasste Dimensionierung von Einzelhandelsvorhaben. Damit kommt dem raumordnerischen Rahmen auch eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Eindämmung einer kontraproduktiven interkommunalen Konkurrenz und Wettbewerbsverzerrung zwischen den zentralen Versorgungsstandorten einerseits und der sogenannten „Grünen Wiese“ andererseits zu.

#### 4. Handlungsmöglichkeiten und Instrumente der Regionalplanung

Die Regionalpläne enthalten textliche, zum Teil auch zeichnerische Festlegungen zur Sicherung und Entwicklung der Standortstruktur des Einzelhandels. Für die Ziele der Landes- und Regionalplanung gilt eine unmittelbare Beachtungspflicht der Kommunen, die im Baugesetzbuch verankert ist.<sup>5</sup> Für die Umsetzung der Ziele stehen der jeweils zuständigen Landesplanungsbehörde verschiedene raumordnungsrechtliche Instrumente zur Verfügung.<sup>6</sup> Zentrale Bedeutung hat in der Praxis die Beurteilung der kommunalen Bauleitplanung hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Hierbei werden auch alle geplanten großflächigen Handelseinrichtungen – teilweise schon im Vorfeld einer förmlichen kommunalen Bauleitplanung – einer raumordnerischen Beurteilung unterzogen. Hierzu müssen von den Projektentwicklern bzw. Investoren Gutachten hinsichtlich der Raum- und Umweltverträglichkeit vorgelegt werden. Die rechtliche Hürde, die ohne Vereinbarkeit mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung nicht genommen werden kann, ist die Genehmigungspflicht der Flächennutzungspläne. Zwar unterliegen Bebauungspläne in der Regel nicht mehr der Genehmigungspflicht, weil sie aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind. Hier hat die Landesplanungsbehörde allerdings die Möglichkeit, raumordnungswidrige Vorhaben notfalls auf begrenzte oder unbegrenzte Zeit zu untersagen. Ist nicht zweifelsfrei erkennbar, ob ein Vorhaben den Zielen der Landes- und Regionalplanung entspricht oder widerspricht, kann die Landesplanungsbehörde ein besonderes Prüfinstrument anwenden und ein förmliches Raumordnungsverfahren für die Errichtung von Einkaufszentren und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben durchführen, wenn diese im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

5 § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch schreibt vor: „Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.“

6 Vgl. A. Prieb, Instrumente der Planung und Umsetzung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung (Handbuch), Hannover 1998, S. 205-220.



Stellt das zentralörtliche System schon eine wichtige Grundlage dar, die Handelsentwicklung auf erwünschte Standorte zu konzentrieren, ist es über diese generellen planerischen Ansätze hinaus im Rahmen der Regionalplanung auch möglich, über regionale Einzelhandelskonzepte zusätzliche Regeln für die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsobjekten zu schaffen. Am Beginn des Prozesses zur Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes, der meist von der Regionalplanung moderiert wird, steht eine umfassende Bestandsaufnahme, mit der Transparenz über den Handelsbesatz einer Region geschaffen wird. Dies geschieht in der Regel in intensiver Kooperation der Kommunen mit den Verbänden des Handels und der Industrie- und Handelskammer. Im Mittelpunkt stehen dann gemeinsame Ziele für die angestrebte räumliche Standortstruktur des Handels in der jeweiligen Planungsregion. Am Ende des Arbeitsprozesses liegen regionale Handels- und Märktekonzepte vor, die der Orientierung für Kommunen und Wirtschaft dienen sollen.<sup>7</sup> Ein erheblicher Qualitätssprung bei diesen Konzepten wird erreicht, wenn diese nicht nur informell bleiben, sondern ihnen auch eine rechtliche Verbindlichkeit verliehen wird. Dies ist aber bislang nur in wenigen Regionen, so etwa in den Regionen Hannover und Stuttgart, der Fall.<sup>8</sup> Durch die rechtliche Verbindlichkeit wird die Planungssicherheit sowohl für die Kommunen als auch für den Handel erhöht. Wenn für den eingesessenen, mittelständischen Einzelhandel in den Innenstädten absehbar ist, welche Konkurrenzstandorte noch entwickelt werden können und wo keine Entwicklung zulässig ist, wächst auch die Bereitschaft, selbst zu investieren. Planungssicherheit und Transparenz sind mithin ganz wesentliche Beiträge der Regionalplanung zur Mittelstandspolitik. Im folgenden Kapitel soll deswegen am Beispiel der Region Hannover gezeigt werden, wie ein verbindliches regionales Einzelhandelskonzept aussehen kann.

Zu erwähnen ist jedoch zuvor, dass die Regionalplanung im informellen Bereich über weitere Möglichkeiten zur Förderung der Innenstädte verfügt. Genannt sei hier beispielhaft die Auslobung von Wettbewerben, wie sie beispielsweise in der Region Stuttgart von der dortigen Regionalplanung erfolgreich durchgeführt wurde. Ausgehend von der Frage, wie moderner Einzelhandel in den Innenstädten aussehen kann, wurde im November 2000 unter dem Motto „Moderne Einzelhandelsprojekte in den Innenstädten gesucht“ ein regionaler Wettbewerb unter den 179 Städten und Gemeinden der Region gestartet, um die gelungensten Ideen und Umsetzungen zu Tage zu fördern. Die Siegergemeinden wurden mit dem Prädikat „Regionales Modellprojekt“ ausgezeichnet.

7 Vgl. etwa *Regionalverband Franken* (Hrsg.), Einzelhandel in der Region – Regionales Märktekonzept. Informationen Nr. 26/2002.

8 *Verband Region Stuttgart* (Hrsg.), Regionalplan Teiländerung 2002: Großflächiger Einzelhandel (Anlage zur Satzung des Verbandes Region Stuttgart vom 13. März 2002); zur Region Hannover vgl. das folgende Kapitel.

## 5. Das Beispiel des Regionalen Einzelhandelskonzepts der Region Hannover<sup>9</sup>

In der Region Hannover waren es die Städte und Gemeinden, die Ende der 1990er Jahre die Regionalplanung aufforderten, wirksame Spielregeln für die Steuerung des großflächigen Einzelhandels aufzustellen. Hintergrund war die Sorge, dass Projektentwickler die Gemeinden gegeneinander ausspielen könnten und bei fehlenden Spielregeln die eine oder andere Kommune gezwungen sein könnte, auch gegen ihre Überzeugung ein großflächiges Projekt anzusiedeln. Nach fast dreijähriger informeller Abstimmung lag ein Konzept vor, das im Herbst 2001 auf Wunsch der Kommunen als verbindliche Ergänzung in das Regionale Raumordnungsprogramm aufgenommen wurde.

Kernelement des Einzelhandelskonzepts der Region Hannover ist eine Zonierung: Während die grund-, mittel- und oberzentralen Standortbereiche gebietsscharf festgelegt wurden und zusammen mit einer Reihe von Einzelstandorten grundsätzlich für die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Frage kommen, sind die übrigen Bereiche rechtlich verbindlich als Handelsstandorte ausgeschlossen. Damit verlieren zahlreiche potenzielle Konfliktstandorte, insbesondere verkehrsorientierte Lagen an den Knotenpunkten des Schnellstraßennetzes, ihre Bedrohlichkeit. Von besonderem Interesse ist, dass innerhalb der zentralörtlichen Versorgungsbereiche die Versorgungskerne, d.h. in der Regel die Innenstädte, dezidiert gestärkt werden. Mit der Ausnahme planerischer „Altlasten“, die schon vor Inkrafttreten des Programms bestanden, ist seitdem in der Region Hannover eine stringente Steuerung der Entwicklung möglich. In denjenigen – bislang nur vereinzelt aufgetretenen – Fällen, in denen aus regionaler Sicht eine Änderung des Konzepts zu Gunsten eines zusätzlichen Standortes gewünscht wird, ist ein förmliches Änderungsverfahren mit den üblichen Beteiligungs- und Abwägungsprozessen und insbesondere einer positiven Beschlussfassung der Regionsversammlung erforderlich.

Diese doppelte Sicherung – verbindliches planerisches Konzept sowie formalisiertes Änderungsverfahren – schafft höchstmögliche Wahrscheinlichkeit, dass Großprojekte aus regionaler Sicht an unsinnigen Standorten keine Chance haben. Nach sechs Jahren Erfahrung mit den genannten Regelungen kann festgestellt werden, dass diese einen klaren Mehrwert für die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung bewirken. Insbesondere die Zonierung des Planungsraums bewirkt einen verbindlichen Ausschluss großflächigen Handels an unerwünschten Standorten. Gestärkt werden die zentralörtlichen Standortbereiche, die mit den zentralen Siedlungsbereichen identisch sind sowie die Versorgungskerne, d.h. in der Regel die Innenstädte.

9 *Kommunalverband Großraum Hannover* (Hrsg.), Regionales Einzelhandelskonzept für den Großraum Hannover – Verbindliche Festlegungen. Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Heft Nr. 95/2001 (4. Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Großraum Hannover); Vgl. hierzu A. Prieb, Verbindliche Rahmensetzung für den großflächigen Einzelhandel – Regionales Einzelhandelskonzept für die Region Hannover, in: *RaumPlanung* 113/2004, S. 78-82.



**Abb. 6:**  
Die Präsentation mancher  
Schaufenster könnte etwas  
zeitgemäßer sein.  
(Foto: A. Priebs)

## 6. Bilanz und Ausblick

Die Regionalplanung verfügt über eine Reihe rechtlicher und informeller Möglichkeiten, um zum Erhalt lebendiger Innenstädte in Klein- und Mittelstädten beizutragen. Wo auf regionaler Ebene der entsprechende politische Wille besteht, kann die Regionalplanung einen wirksamen Rahmen setzen, der diejenigen Kommunen unterstützt, die ihre Innenstädte erhalten und stärken wollen. Insbesondere verschafft sie diesen Kommunen Planungssicherheit gegenüber denjenigen Kommunen, die Einzelhandel vor allem großflächig an autoorientierten Standorten entwickeln wollen. Wesentliches Instrumentarium sind das zentralörtliche System und die darauf aufbauenden Gebote für die Einzelhandelsentwicklung (Konzentrations-, Kongruenz-, Integrations- und Rücksichtnahmegebot) sowie das Beeinträchtigungsverbot, die einen äußeren Rahmen für die Einzelhandelsentwicklung geben. Dort, wo verbindliche Einzelhandelskonzepte in die Regionalpläne integriert wurden, sind eine sehr weitgehende Steuerung und damit ein verlässlicher Schutz der Innenstadtstandorte möglich.

Trotzdem kann die Regionalplanung nur einen Teil des Schutzes gewähren, der andere Teil muss immer von der Kommune kommen. Sie hat es in der Hand, ein eigenes Standortkonzept für den Handel zu entwickeln, um beispielsweise die dezentrale Grundversorgung in den Stadtteilen sicher zu stellen. Auch die Frage, ob ein innerstädtisches Einkaufszentrum die Funktion der Innenstadt stärkt oder sie zerstört, ist eine Frage, die weitgehend nicht von der Regionalplanung, sondern nur politisch in der Kommune zu entscheiden ist. Wichtig ist also, dass die Gemeinden selbst die regionalen Einzelhandelskonzeptionen durch kommunale Einzelhandelskonzepte untersetzen und diese schließlich auch in der Bauleitplanung rechtsver-

bindlich verankern.<sup>10</sup> Insbesondere die Überarbeitung alter Bebauungspläne, die beispielsweise den Handel in Gewerbegebieten nicht konsequent ausschließen, ist ein wesentlicher Baustein kommunaler Einzelhandelspolitik.

Noch so intensive planerische Maßnahmen der Region und der Kommune befreien die Akteure in den Innenstädten jedoch nicht davon, selbst aktiv zu werden. Ein wesentlicher Baustein zur Stärkung und Sicherung der Innenstadtfunktionen stellt ein aktives City-Management dar, das mit dem sehr straff organisierten Management der großen Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ Schritt halten kann. Hinzu kommen einheitliche Öffnungszeiten, Sorge für Sauberkeit und Sicherheit, gute Erreichbarkeit und ein gemeinsames Marketing. Trotz starker Preisorientierung der Verbraucher, insbesondere beim so genannten Versorgungseinkauf, ist der Erlebniseinkauf, d.h. das Einkaufen in angenehmem und interessantem Ambiente, von steigender Bedeutung. Hierin liegt eine Chance der Innenstädte auch und gerade in Klein- und Mittelstädten, die es zu nutzen gilt. In diesem Sinne verdient die Regionalplanung öffentliche Unterstützung, um den Innenstädten eine faire Wettbewerbsposition gegenüber peripheren Handelsstandorten zu sichern.

10 Als Beispiel sei auf das Märkte- und Zentrenkonzept der Stadt Hameln verwiesen (Schriften zur Stadtentwicklung, Heft 2, Oktober 1002).

Hartmut H. Topp

## **Altstadt für alle - barrierefreie Straßen und Plätze**

### **1. Barrierefreiheit und Denkmalschutz**

„In einer älter werdenden Gesellschaft muss sich die Planung mehr auf diejenigen einstellen, die nicht gut zu Fuß sind, schlecht sehen, schlecht hören, sich nicht mehr leicht zurechtfinden oder sich schneller verunsichert fühlen. Zunehmend gehört es zu unserer Baukultur, öffentliche Räume (und Gebäude) barrierefrei zu gestalten, so dass sie auch von Menschen, die in ihren Bewegungsmöglichkeiten oder Sinnen eingeschränkt sind, gut benutzt werden können. Das kommt allen zugute.“ - Soweit ein Zitat aus dem „Zweiten Bericht zur Baukultur in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unter der Überschrift „Aufmerksamkeit und Toleranz für die Schwächeren?“<sup>1</sup> – Demnach ist Barrierefreiheit also ein Teil der Baukultur und nicht nur gesetzliche Verpflichtung.

Von entscheidender Bedeutung für den Denkmalschutz ganzer Stadtensembles war das Europäische Denkmalschutzjahr 1975. In der Folge wurden die urbanen Qualitäten der innenstadtnahen Gründerzeitviertel ebenso wie die der historischen Altstädte wiederentdeckt. Den Flächensanierungen der 1960er und 1970er Jahre folgte die behutsame Stadterneuerung, welche die Stadtgeschichte und die lokale Identität in den Vordergrund stellte. Der „autogerechten“ Stadt folgten die Rückbesinnung auf Straßen und Plätze als Lebensräume und die flächenhaften Verkehrsberuhigungen der 1980er und 1990er Jahre. Wie häufig bei Neuorientierungen kam es dabei auch zu Übertreibungen wie der historisierenden „Verhübschung“ der Innenstädte und ihrer öffentlichen Räume. Und selbst die Verkehrsberuhigung hatte unerwünschte Nebenwirkungen durch Missachtung der Linearität und Symmetrie städtischer Straßenräume, was gar als „neue Art der Stadtzerstörung“ bezeichnet wurde.<sup>2</sup> Heute erleben wir eine Renaissance der Innenstadt mit dem Trend „zurück in die Stadt“, der sich allerdings bisher noch mehr auf die innenstadtnahen, gemischt genutzten Quartiere und weniger auf die historische Altstadt selbst bezieht.<sup>3</sup>

1 R. Weeber / W. Weeber / G. Kähler, Baukultur! Informationen, Argumente, Konzepte. 2. Bericht zur Baukultur in Deutschland, Berlin/Bonn 2004.

2 Vgl. P. Müller / H. Topp, Verkehrsberuhigung durch Straßenumbau: Eine neue Art der Stadtzerstörung? – Über den Versuch, sozial- und umweltschädliches Verkehrsverhalten mit baulichen Maßnahmen zu kurieren, in: Der Städtetag Nr. 5/1986; Projekt NAV4BLIND in Soest/Westfalen.

3 Vgl. z.B. H. Brühl u.a., Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?, in: difu-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 41, Berlin 2005.

Historische Altstädte sind besonders interessante Orte für Kultur, Gastronomie, Freizeit und Tourismus und somit oft kongruent mit dem funktionalen Zentrum einer Stadt. Die historische Altstadt lädt mit ihren Straßen, Gassen und Plätzen zu einer Vielfalt von Aktivitäten und zum Verweilen ein. Die Altstadt ist lebendig, wenn ihre Straßen und Plätze belebt sind und so zu Ankerpunkten der Stadtkultur werden. Das führt zu Verkehr und Benutzungsspuren, zu denen auch angepasste Maßnahmen der Barrierefreiheit gehören.

Barrierefreiheit gilt selbstverständlich auch für sensible, denkmalgeschützte Altstadtbereiche – genauso wie man generell formulieren kann, dass auch die historisch gewachsene Stadt in erster Linie die Stadt ihrer Einwohner und Besucher ist. Es muss allen möglich sein, auch in der Altstadt ohne unzumutbare Einschränkungen zu leben. Für den städtischen Tourismus wird Barrierefreiheit in einer alternden Gesellschaft immer mehr zum Werbeargument und zu einer zentralen Forderung – gerade auch in historischen Altstädten. Gleichzeitig stehen Teile der historischen Altstadt als Ensemble oder die gesamte Altstadt unter Denkmalschutz. Die Erhaltung und Bewahrung überlieferter städtischer Räume kann baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit entgegenstehen. So wird es immer wieder zu Kompromissen zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit kommen müssen, die jedoch in vielen Fällen bereits zu sehr vertretbaren Lösungen geführt haben.

In seinen Auswirkungen und Anforderungen an Straßen, Wege und Plätze ist Denkmalschutz nicht gleich Denkmalschutz. Drei Fälle lassen sich unterscheiden:

1.) Straßen und Plätze als Umgebung von Einzeldenkmälern müssen auf diese Rücksicht nehmen; in diesen Fällen sind die denkmalpflegerischen Anforderungen und Auflagen moderat. 2.) Wenn Teile der Altstadt oder die Altstadt insgesamt als Ensemble unter Denkmalschutz stehen, so gilt der Schutz in erster Linie dem Stadtgrundriss und den Straßen- und Platzräumen; hier werden behutsame Veränderungen im Detail der Straßen- und Platzräume akzeptiert. 3.) Die Straße, der Weg oder der Platz selbst sind das Denkmal wegen eines charakteristischen Straßenprofils, Oberflächenbelags oder Details bei Borden oder Rinnen; in diesen Fällen stehen historische Authentizität und Bewahrung vor Funktionalität.

Auch denkmalgeschützte Altstadtbereiche müssen sich weiter entwickeln können, um Stadt zu bleiben und nicht Museum zu werden. Man sieht dies an An- und Umbauten von Gebäuden, an Haltestellen, Verkehrszeichen, Werbung etc. – und neuerdings vermehrt an Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Denkmalschutz jedoch ist traditionell eher auf Erhaltung als auf Veränderung ausgerichtet. Bei Stadtbildfragen kann der Focus auf Erhaltung daher leicht in Konflikt mit Barrierefreiheit geraten. Sollen Straßen- und Platzräume mit überlieferten Gassenpflasterungen und Hochborden, Treppen und Oberflächenbelägen im Sinne der Barrierefreiheit mit abgesenkten Bordsteinen, Leitstreifen für Blinde, Kontrasten für Sehbehinderte, Rampen in Treppen und in Gebäudeeingängen umgestaltet werden? Ähnliches gilt für ausreichende und

hindernisfreie Gehwegbreiten, Längs- und Querneigungen, barrierefreie Haltestellen, Bänke sowie für Stehhilfen.

In historischen Altstädten erfordert Barrierefreiheit besondere Kreativität und Abwägung mit Denkmalschutz und Stadtgestalt. Eine schematische Anwendung der Normen zur Barrierefreiheit kommt wegen der Enge des Stadtraums, den Nutzungsüberlagerungen, des verwinkelten Stadtgrundrisses und der sensiblen Stadtgestalt nicht in Betracht. Gefragt sind ortsspezifische Lösungen unter Beteiligung der Betroffenen, bei denen Denkmalschutz und Stadtgestalt auf der einen und Barrierefreiheit und Funktionalität auf der anderen Seite Kompromisse eingehen müssen. Historische Altstädte mit ihren schmalen Straßenräumen, relativ geringen Verkehrsbelastungen in Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen erleichtern Kompromisse und ein erträgliches Miteinander - auch für behinderte Menschen.

Muss eine denkmalgeschützte Altstadt vollständig und flächendeckend barrierefrei sein? Oder reicht ein mit den Verbänden der Betroffenen vereinbartes „Zielnetz barrierefreier Wege“? Letzteres ist der Ansatz der Stadt Stralsund für ihr „Weltkulturerbe Altstadt“, denn vollständige und flächendeckende Barrierefreiheit würde dort zu unverträglichen Eingriffen in den denkmalgeschützten Stadtgrundriss führen. Ein Zielnetz barrierefreier Wege soll die wichtigsten Einrichtungen der Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten für alle erreichbar machen. Dafür ist ein detailliertes Maßnahmenkonzept mit Kostenermittlung und Prioritätenreihung für eine schrittweise Umsetzung erarbeitet worden.

Mit „Erfurt erlebbar für alle“ gibt die Tourismus GmbH Erfurt – ähnlich wie Hameln, Leipzig, Marburg oder Salzburg – eine detaillierte Broschüre zu den barrierefreien Angeboten der Altstadt heraus. Enthalten sind eine Innenstadtkarte für Rollstuhlbewerber und Gehbehinderte sowie Angebote exklusiver Stadtführungen für blinde und sehschwache, für hörgeschädigte, für mobilitätseingeschränkte und für lernbehinderte Gäste. Alle Angebote wurden mit intensiver Beteiligung der Betroffenenverbände erarbeitet und sind von betroffenen Menschen persönlich getestet worden.<sup>4</sup>

Während es für Barrierefreiheit im Allgemeinen umfangreiche Planungshilfen und abgesichertes Know-how gibt, ist man in historischen Altstädten nicht wesentlich weiter, als von möglichen Konflikten zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit zu sprechen. Bisherige Erfahrungen und Beispiele mit Vorbildcharakter sind relativ selten und noch wenig abgesichert. Vorreiterrollen haben die Stadt Graz seit den 1990er Jahren mit einem Entwicklungssprung zum Jahr der Kulturhauptstadt 2003 sowie die „Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne“ in Nordrhein-Westfalen mit einer Dokumentation beispielhafter Lösungen und einer Ideensammlung, die Gegenstand einer Tagung im August 2006 gewesen sind.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Vgl. *Tourismus GmbH Erfurt*, Erfurt erlebbar für alle, Erfurt 2004.

<sup>5</sup> Vgl. S. Fritzsche, Barrierefreiheit in historischen Stadt- und Ortskernen – Teilhabe für Alle!, Tagung in Kempen, Niederrhein im August 2006. Zu nennen sind auch die Arbeiten von: K. Ackermann,



In einer schnell alternden Gesellschaft gewinnen neben Barrierefreiheit im engeren Sinne auch Bänke oder niedrige Mauern als Sitzgelegenheiten für Ruhepausen ohne Verzehrzwang an Bedeutung - ebenso Sitze, Stehhilfen und Anlehnbügel beim Warten an ÖPNV-Haltestellen. „Barrierefreiheit“ ist ein umfassendes Thema, das allen nutzt.

## 2. Oberfläche und Breite von Gehstreifen

Altstädtische Straßenräume zeichnen sich durch mehr oder weniger unebene historische Pflasterbeläge aus, zum Beispiel als Kopfsteinpflaster oder Kiesel. Das gehört zur Altstadt, und wir mögen es. Doch Begehrbarkeit für Gehbehinderte und Befahrbarkeit mit Rollstühlen sind hier nicht immer einfach. Auch die meist gestalterisch orientierten Materialwechsel bieten Blinden und Sehbehinderten in vielen Fällen keine geeignete Orientierung. Zur Verbesserung von Begehrbarkeit und Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer könnte man überlegen, ob ein Gehstreifen mit ebenem Belag stadträumlich verträglich wäre. Dies könnten ebene Naturstein-, Kunststeinmaterialien oder Gehwegplatten sein (Abb. 1, links); in manchen Situationen vielleicht sogar Asphalt (Abb. 1 rechts), selbst wenn es Denkmalschützer erschrecken sollte. Die Beläge sollten für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer eben und griffig und die Belagwechsel taktil und optisch kontrastreich sein, damit sie auch als Leitlinien für Blinde und Sehbehinderte taugen.

Vom Extrembeispiel „Asphalt“ einmal abgesehen sind Oberflächenwechsel – unterschiedliches Pflastermaterial oder unterschiedliche Verlegearten – auch in historischen Straßenräumen üblich. Sie sind allerdings in ihrem Nutzen für Barrierefreiheit sehr unterschiedlich zu beurteilen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer ist ein einigermaßen ebener Streifen wichtig. Für Sehbehinderte und Blinde kommt es eher darauf an, dass der Oberflächenwechsel mit dem Langstock ertastbar ist. Eine Lösung für beide Gruppen kann eine Kombination aus gepflasterter Mittelgasse und Plattenbelag sein, die sich auch in die historischen Straßenräume einfügt. Die Frage, welche Oberflächenwechsel ertastbar sind, sollte dabei nur in Kooperation mit den Betroffenen herausgefunden werden.

Viele Altstadtstraßen und insbesondere die Altstadtgassen sind durch Enge gekennzeichnet. Immer wieder findet man Beispiele, dass auch in engen Gassen durch Hochbord abgetrennte, zu schmale Gehwege angelegt wurden, die treffender auch als

Öffentliche Verkehrsräume in historischen Stadtbereichen – Konflikt zwischen Denkmalpflege und Barrierefreiheit?, in: Straßenverkehrstechnik (50) Nr. 5/(2006); U. Fuss, mobil & barrierefrei – (derzeitige) Chancen bei städtebaulichen Planungen, in: Grüne Reihe „mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten“ von imove Nr. 58/2003, Kaiserslautern 2003; K. Ackermann / M. Pfeil, Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Niederflur-ÖPNV in historischen Bereichen, Berlin 2000 (Reihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nr. 55); G. Hohenester / A.-M. Linhart-Eicher, Barrierefreies Bauen für alle Menschen, hrsg. vom Magistrat Graz – Stadtdirektion 2003; A. Mallas u.a., Barrierefreier Tourismus für Alle, hrsg. vom ADAC, München 2005; A. Rau, Planungshilfe mobil & barrierefrei, hrsg. von imove – Institut für Mobilität & Verkehr der TU Kaiserslautern 2006.



**Abb. 1:** Ebene Gehstreifen für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer geben Orientierung für Blinde und Sehbehinderte; links Landau/Pfalz (Foto: H. Topp), rechts Lemgo (Foto: Stadt Lemgo).

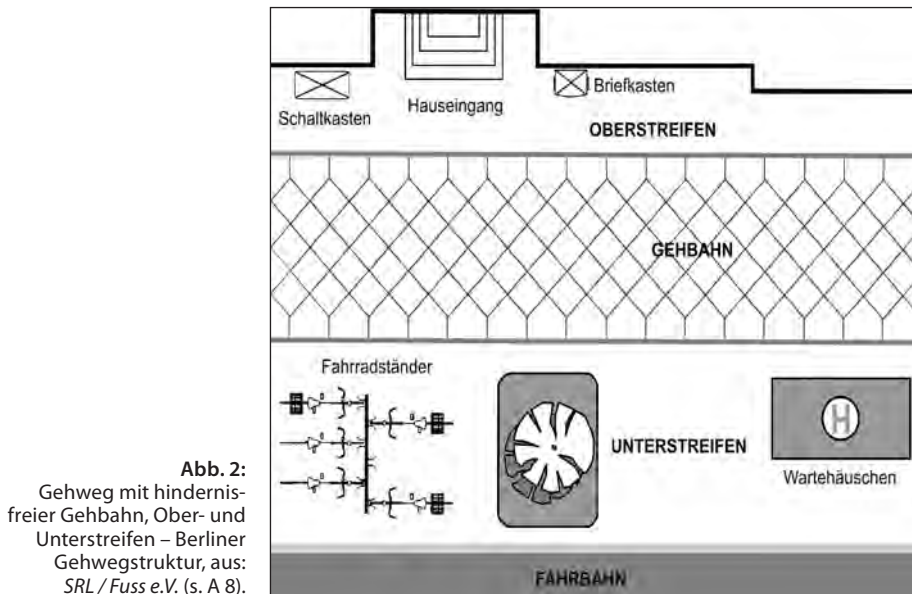
„Schrammborde“ bezeichnet werden könnten. Diese nutzen niemandem, und man fragt sich auch, ob es sich dabei nicht um eine Verfälschung der ursprünglichen historischen Situation handelt. Rückbau der Borde mit Pflaster von Haus zu Haus, gegebenenfalls mit unterschiedlich gepflasterter Mittelgosse, sollte hier auch aus der Sicht des Denkmalschutzes kein Problem sein.

Die von Hindernissen freizuhaltende Mindestbreite für Rollstuhlfahrer ohne Begegnung mit einem Fußgänger und ohne Manövrierfläche zum Drehen beträgt 90 cm; die Mindestbreite des nutzbaren, hindernisfreien Gehstreifens für Begegnungen liegt nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen bei 1,80 m.<sup>6</sup> Das ist auch die Forderung der DIN E 18030. Nun sind in historischen Altstädten die Gehwege aber meistens schmaler, und auch weitergehende Forderungen ändern daran nichts. Ein Problem allerdings, nicht nur für Rollstuhlfahrer, sind die häufig mit Geschäftsauslagen, Werbeträgern, Verkehrsschildern etc. völlig zugestellten Gehwege. Hier müsste Wert darauf gelegt werden, dass innerhalb des Gehwegs eine ausreichend breite Gehbahn hindernisfrei bleibt (vgl. Abb. 2; Berliner Gehwegstruktur).<sup>7</sup> Wichtig für Sehbehinderte und Blinde ist der innere Leitstreifen – entweder die Kante der Bebauung oder der Oberflächenwechsel zwischen Gehbahn und Oberstreifen; wenn es den nicht gibt, ist die Gehwegkante als äußerer Leitstreifen die Tastkante.

Wir haben in unseren Städten eine Unmenge von Möblierungs- und Ausstattungselementen wie Bänke, Pflanzkübel, Bäume, Werbeständer, Beleuchtungsmasten,

6 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln 2002.

7 Etwa wie vorgeschlagen von SRL / Fuss e.V., Gehwege ohne Hindernisse, Kassel 2001.



Verkehrsschilder, Abfallbehälter etc. Hier gilt es, klar zwischen hindernisfreier Gehbahn und Raum für diese Elemente zu unterscheiden. Prägnante feste Elemente können aber auch Orientierungspunkte sein, wie beispielsweise eine Eingangstreppe zu einem Gebäude. Besonders konflikträchtig für blinde und sehbehinderte Personen sind auskragende Elemente wie Schaukästen oder Werbeträger. In Marburg an der Lahn etwa, das aufgrund seiner Bildungseinrichtungen einen besonders hohen Anteil an blinden und sehbehinderten Mitbürgern hat, entwickelten sich die wild abgestellten Fahrräder zu einem ganz besonderen Problem. Solche temporären Hindernisse erfordern Abweichungen vom vorgegebenen Weg oder der Leitlinie und führen selbst bei ortskundigen blinden und sehbehinderten Menschen zu erheblichen Irritationen. Und schließlich ist Gehwegparken von Autos – ob legal oder illegal – nicht nur für behinderte Menschen ein Hindernis, sondern allgemein, funktional und visuell ein Ärgernis.

### 3. Querungen und Bordabsenkungen

Die Absenkung des Bordsteins auf 3 cm an Querungsstellen oder alternativ die Nullabsenkung mit taktilen Elementen ist eine der Streitfragen, die zum Rückzug des DIN-Entwurfs 18030 geführt haben. Dass man in Altstädten historisch überlieferte Hochborde an Querungsstellen auf 3 cm absenkt, dürfte gestalterisch nicht das Problem sein. Die für Rollstuhlfahrer wesentlich bessere Nullabsenkung erfordert taktile Elemente für Blinde und Sehbehinderte, beispielsweise in Form des Kasseler Querungs-

bords von Profilbeton mit der „Kasseler Schuppenplatte“. Das aber sind Elemente, die – ergänzt durch Leitstreifen aus Rillenplatten – nicht nur in denkmalgeschützter Umgebung nur sehr bedingt verträglich sind. Auch die in letzter Zeit propagierte räumliche Trennung eines auf Null abgesenkten Überwegstreifens für Rollstuhlfahrer und eines daneben angeordneten Überwegstreifens mit mindestens 4 cm-Bord hilft hier nicht weiter.<sup>8</sup> Eine Lösung für Blinde und Sehbehinderte ist eher in den nachstehend behandelten Orientierungshilfen durch neue Informationstechnologien zu sehen.

In Straßen ohne Bordstein zwischen Fahrbahn und Gehweg, ein häufiger Fall in historischen Gassen, gibt es mit Ausnahme der unebenen Pflaster für Rollstuhlfahrer kaum Probleme - insbesondere auch deshalb, weil so ausgebildete Straßen in der Regel verkehrsberuhigte Bereiche sind. Für Blinde allerdings entfällt der Bordstein als Leitlinie, was durch ertastbare Unterschiede im Flächenbelag oder durch Hauskanten etc. kompensiert werden muss.

#### 4. Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte<sup>9</sup>

Blindenleitsysteme in der üblichen Form mit Rillenplatten als Leitstreifen und Noppenplatten als Aufmerksamkeitsfelder passen nicht in denkmalgeschützte Altstadtbereiche. Sie können selbst in weniger sensiblen Stadtbereichen stören, wenn sie wenig einfühlsam und dominant gestaltet sind. Ein Leitsystem in einer historischen Altstadt muss sich deshalb aus altstadttypischen Elementen aufbauen: Das können Hauskanten sein, Borde, Oberflächenwechsel, bestimmte Pflasterarten sowie permanente Einbauten als Orientierungspunkte.

Auch der im Februar 2007 zurückgezogene Entwurf der DIN 18030 forderte für Fußgängerbereiche lediglich „taktil und optisch kontrastierende Leit- und Orientierungssysteme“; weitere Vorgaben sieht auch die neue DIN nicht vor, insoweit gibt es keinen Zwang, Rillen- oder Noppenplatten zu verwenden. Gravierender sind die Forderungen der neuen DIN allerdings für die Übergangsbereiche zwischen Gehweg und Fahrbahn. Mit Rücksicht auf sehbehinderte Menschen sollen Blindenleitstreifen sich kontrastreich von der Umgebung abheben. Dies führt zu hervorstechenden weiß-schwarzen Leitstreifen, was in denkmalgeschützten historischen Bereichen sehr problematisch ist. Als taktile Leitstreifen in denkmalgeschützten Altstadtbereichen kann man sich unterschiedliche Beläge vorstellen, zum Beispiel derart, dass eine Gossenspflasterung innerhalb eines ebenen Plattenbelages die Leitfunktion für Blinde übernimmt. Was die Kontraste für Sehbehinderte anbetrifft, müsste das mit der Gesamtfarbgebung im öffentlichen Raum abgestimmt werden.

<sup>8</sup> Vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung*, Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Wiesbaden 2006.

<sup>9</sup> Der Autor dankt Dr. Klaus Behling und Wolfgang Schmidt-Block vom Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. Berlin und Bernhard Claus vom Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. München für wertvolle Hinweise zu diesem Kapitel.



**Abb. 3:**  
Gehweganhebung als „Rampe“ für  
Rollstuhlfahrer und Orientierung für Blinde,  
aus: G. Hohenester / A.M. Linhart-Eicher (s. A 6).

Es wird häufig argumentiert, dass Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Menschen von Stadt zu Stadt und sogar international gleich sein sollten. Nun ist es allerdings kaum denkbar, Blindenleitsysteme, die in manchen Stadtbereichen gestalterisch verträglich sind, auch in denkmalgeschützten Altstadtbereichen anzuwenden. Zudem ist die Einheitlichkeit zumindest für historische Altstädte nicht das entscheidende Argument, weil viele Blinde – insbesondere Altersblinde – sich nur nach einem Mobilitätstraining innerhalb ihrer gewohnten Umgebung selbstständig bewegen. Ein blinder Tourist wird sich in der Regel in einer fremden Stadt auch bei gutem Leitsystem kaum selbstständig zurechtfinden. Andererseits gibt es aber auch mobile blinde und sehbehinderte Menschen, die aufgrund beruflicher Anforderungen oder touristischer Interessen sich in relativ unbekanntem Terrain auch ohne Mobilitätstraining bewegen müssen. Das heißt, man kann für die Altstadt Abweichungen von der Einheitlichkeit in der technischen Ausführung eines Leitsystems gut begründen; die Einheitlichkeit der Prinzipien des Leitsystems aber, bestehend aus einer Leitlinie für „Gehe!“, Aufmerksamkeitsfeldern für „Achtung!“ und Stufen oder Kanten für „Stop!“ – jeweils in altstadtverträglicher Ausführung – sollte auch in der Altstadt durchgehalten werden.

Blinde und sehbehinderte Menschen trainieren ihre Gehstrecken mit Orientierungs- und Mobilitätstrainern und entwickeln einen „geistigen Plan“ von ihrer Alltags-Umgebung. Ihre selbstständige Mobilität ist auf kontinuierliche Leitlinien und auf Orientierung im Sinne von Ortsbestimmung angewiesen: Auf die Mobilitätskette und die Informationskette kommt es an. Eine Lücke oder eine Barriere macht viele Einzelmaßnahmen wirkungslos. Nun bestehen Leitlinien nicht nur aus den kontrastreichen Rillenleitsstreifen, sondern ebenso aus Gehwegkanten, Erhöhungen oder

Absenkungen dieser Kanten, Hausmauern, Bäumen, Zäunen etc. Diese taktilen Eindrücke werden mit charakteristischen Gerüchen und akustischen Wahrnehmungen zum „geistigen Plan“ der Umgebung. Ein Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ist also ein sehr komplexes, vielschichtiges Gebilde, das nur unter Beteiligung der Betroffenen erfolgreich konzipiert und umgesetzt werden kann. Gerade für historische Altstädte ist Kreativität gefragt, und die Vielfältigkeit der Elemente eines Leitsystems zeigt, dass es mehr Möglichkeiten gibt als die rein technische Lösung des weißen Rillenleitstreifens.

Eine Gehweganhebung anstelle einer Rampe, die Rollstuhlfahrern den Zugang zu einem Gebäude ermöglicht, kann z.B. gleichzeitig Blinden sagen, wo im Verlauf ihrer Wegstrecke sie sich befinden: „Aha, hier ist die Tourist-Information“ (vgl. Abb. 3). Es geht um Linien und Merkmale sowie die Frage, welche Linien und Merkmale bietet der Stadtraum ohnehin und welche zusätzlichen sind stadtraumverträglich denkbar.

Vor ein paar Jahren schon habe ich mich gefragt, warum es im IT-Zeitalter keine besseren Leit- und Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte geben kann als den traditionellen Langstock. Mittlerweile sind elektronische Blindenstöcke, die über elektromagnetische Felder Hindernisse orten, sind schon länger, aber wenig erfolgreich am Markt. Diese ersten Versuche hatten kaum Vorteile gegenüber dem traditionellen Langstock und waren noch zu teuer. Die Entwicklung jedoch geht weiter, wobei der entscheidende Punkt ist, dass ein elektronisches Blindenleit- und Orientierungssystem aus elektronischen Leitstreifen und „Landmarken“ auf Seiten der Infrastruktur und dem elektronischen Blindenstock auf Seiten der Nutzer besteht. Ein solches System wird an der Uferpromenade von Laveno am Lago Maggiore als Pilotprojekt „Sesamonet“ (A Secure and Safe Mobility Network) eines virtuellen Weges installiert.<sup>10</sup> Der Leitstreifen besteht aus Funkchips – RFID (Radio Frequency Identification) – im Abstand von 65 cm in Bohrlöchern versenkt, die ohne eigene Batterie Informationen über mehrere Meter senden und so zeitlich unbegrenzt einsatzbereit sind. Mit einem im elektronischen Blindenstock installierten Lesegerät, auch Scanner genannt, können die in den Chips gespeicherten Daten berührungslos ausgelesen werden. Der Scanner versorgt den Chip für kurze Zeit mit Energie. Die Daten werden über einen Minicomputer, den „Personal Travel Agent“ (PTA), zu einem am Ohr getragenen kleinen Knopf Lautsprecher übertragen. Diese Funktion könnte auch die nächste Handy-Generation übernehmen. Die Handhabung des elektronischen Blindenstocks ist der des traditionellen Langstocks ganz ähnlich: Der Blinde tastet sich mit kreisenden Stockbewegungen von einem Chip zum nächsten. Der Stock kostet rund 200 Euro; ein recycelter Funkchip etwa 2,50 Euro.

10 Vgl. Th.A. Friedrich, Funkchips im Boden leiten Blinde, in: DIE WELT, 10.02.2007.

Man darf gespannt sein, wie sich das Pilotprojekt in Italien bewährt. Und es ist gut vorstellbar, dass wir über IT mittelfristig zu einer ganz anderen Qualität von Blindenleit- und Orientierungssystemen kommen, die leicht in denkmalgeschützte Umgebungen integriert werden können. Ein GPS-gestütztes Navigationssystem mit Sprachsynthesizer identifiziert und meldet die aktuelle Position und ein zusätzlicher Routenplaner gibt Information über Wege, Zebrastreifen, Ampeln, Bushaltestellen etc. Ein solches System wird unter dem Projektnamen „NAV4BLIND“ in Soest getestet. Kombiniert mit Langstock oder Führhund verbessert dieses System die Orientierung Blinder und Sehbehinderter um ein Vielfaches. An der TU Ilmenau wurde ein „Touristisches Assistenzsystem“ (TAS) entwickelt, das behinderte Menschen mit einem PTA über individuell geplante Fußgängerrouen lotst.<sup>11</sup> Diese Beispiele sind letztlich keine Sonderwege für behinderte Menschen, sondern allgemeiner Trend des Zusammenwachsens von Mobilität und Kommunikation. In fünf bis zehn Jahren wird das zum PTA ergänzte Handy Standard für alle sein.

### 5. Rampen, Treppen und Gebäudeeingänge

Treppen, Rampen sowie Wegeführungen mit starken Steigungen sind Barrieren für Mobilitätseingeschränkte, aber auch für schwache und ältere Personen. Bei bewegter Topografie wie in Marburg an der Lahn, Meißen oder Quedlinburg sind Treppen historische Bestandteile des Straßenraums. Da in den schmalen Straßen und Gassen die Errichtung zusätzlicher Rampen oftmals nicht möglich ist, bleibt hier nur der barrierefreie Umweg. Denn sofern sich Aufzüge und Hebeanlagen nicht in Gebäude integrieren lassen, sind sie städtebaulich problematisch, außerdem teuer, aufwändig im Betrieb und anfällig gegen Vandalismus. Zudem macht ein nicht funktionierender Aufzug eine gesamte barrierefreie Wegekette zunichte.

Bei breiten Treppenanlagen kommt die Integration einer Rampe in Frage, was allerdings besondere Kreativität und Einfühlungsvermögen verlangt. Schließlich überwinden Treppen auf kurzer Länge große Höhenunterschiede und bilden gleichzeitig ein besonderes Gestaltungselement. Rampen dagegen benötigen mit einer Maximalneigung von 6 % und mit entsprechenden Ruhebereichen etwa die sechs- bis achtfache Längenentwicklung. Das führt dazu, dass Treppen und Rampen oder die zusätzliche Anlage von Rampen häufig die Gesamterscheinung des Stadtraums oder eines Gebäudeeingangs stark verändern und mit Denkmalschutz und Stadtgestalt kollidieren. Allerdings gibt es auch hierzu sehr kreative, gelungene Lösungen. Ein gutes Beispiel in Trier ist die Zick-Zack-Rampe in der Treppe zwischen Konstantin-Basilika und Palastgarten (vgl. Abb. 4, links); oder noch beeindruckender die Rampe quer zur Treppe auf einem Innenstadtplatz in Portland/Oregon, wo Treppe und Rampe

11 Vgl. Chr. Martin, Spaziergang ohne Hindernis in: GIS-Business Nr. 3/2007.





**Abb. 4:** Integration von Rampen in Treppenanlagen;  
links Trier (Foto: H. Topp); rechts Portland/Oregon (Foto: J. Gehl).



**Abb. 5:** Gedächtniskirche in Speyer (Entwurf u. Foto: U. Fuss).

zum dominanten Gestaltungs- und Funktionselement auf einem Platz mit zwei Ebenen werden (vgl. Abb 4, rechts). Dies allerdings hat nichts mit Denkmalschutz zu tun, sondern eher mit sehr qualitätvoller Platzgestaltung.

Zum öffentlichen Stadtraum, zu den Wegen, Straßen und Plätzen gehören auch die Schwellen zu den Gebäuden, der Übergangsbereich zwischen öffentlichem Stadtraum und Gebäude. Dieser Übergangsbereich ist Teil des öffentlichen Stadtraums oder wirkt zumindest in ihn hinein.

Bei Gebäudeeingängen mit geringem Höhenunterschied, beispielsweise mit einer Stufe, bietet sich wie am Beispiel der Tourist-Information in Graz eine Anhebung der Gehwegfläche an, die auch gleichzeitig für Blinde Orientierung geben kann. In vielen Fällen wird es auch möglich sein, die Höhenüberwindung durch eine kleine Rampe in das Gebäude zu verlegen.

Auch für größere Höhenunterschiede im Eingangsbereich zu Gebäuden gibt es sehr gute Beispiele. Etwa die von Ursula Fuss architektonisch geradezu raffiniert gestalteten Kircheneingänge. So bleibt die Symmetrie in der Ansicht der Christuskirche in Mainz trotz der Rampen erhalten, und bei der Gedächtniskirche in Speyer (vgl. Abb. 5) wird so mit dem Gelände gespielt, dass der Platz vor der Kirche mit Treppen und Rampe interessanter ist als vorher.

Das Staatstheater Mainz wurde von 1998 bis 2001 generalsaniert und dabei auch barrierefrei umgebaut. Wichtig war, den repräsentativen Haupteingang für alle zugänglich zu machen und niemanden auf einen Hintereingang zu verweisen. Die sehr selbstverständlich in die Freitreppe quer integrierte Rampe fällt kaum auf – eine ästhetische Lösung, die Barrierefreiheit mit Denkmalschutz vereinbart (vgl. Abb. 6).

## 6. ÖPNV-Erschließung und Haltestellen

Die ÖPNV-Erschließung historischer Stadtbereiche erfordert Kompromisse bei Linienführung, Fahrzeuggrößen und Haltestellen. Barrierefreier ÖPNV in seiner Idealform entsteht durch Niederflur-Fahrzeuge und darauf abgestimmte Bussteighöhen. Bei Bussen haben wir üblicherweise die Kombination von 22 cm Wagenbodenhöhe und 18 cm-Bussteig. Die Frage, die in Altstadtbereichen zu diskutieren ist und nur ortsspezifisch entschieden werden kann, lautet: Können Bussteige mit 18 cm-Bord in Straßen- und Platzräumen von Altstädten städtebaulich integriert werden? Das ist in der linearen Situation von Straßen je nach Örtlichkeit möglich; auf Plätzen dagegen steht die 18 cm-Forderung je nach Platzsituation mehr oder weniger in Konflikt mit der Platzgestalt – und das nicht nur in historischen Stadtbereichen.

Ein Beispiel ist der Luisenplatz in Darmstadt: Er markiert mit dem „Langen Ludwig“ die Stadtmitte und ist eines der Darmstädter Wahrzeichen; er ist neben dem Hauptbahnhof aber auch die wichtigste ÖPNV-Drehscheibe mit Bussen und Bahnen. Städtebaulich ist der Luisenplatz völlig richtig ebenerdig und ohne angehobene Bahn- und Bussteige gestaltet. Dies führt nun allerdings dazu, dass die zentrale Haltestelle „Luisenplatz“ nicht barrierefrei ist, und dies ist zweifelsohne ein erheblicher Nachteil, der meines Erachtens aber an dieser Stelle aus städtebaulich-gestalterischen Gründen in Kauf zu nehmen ist. Grundsätzlich muss ÖPNV barrierefrei sein, wobei allerdings auch diese Forderung einer planerischen und gestalterischen Gesamtabwägung unterliegt. Man stelle sich nur einmal den Luisenplatz mit seinen Haltestellen in Kurvenlage an drei Seiten mit angehobenen Bahn- und Bussteigen vor!

Eine Haltestelle weiter, an der „linearen“ Haltestelle „Schloss“, ist dies anders zu beurteilen: Hier gibt es kaum einen Grund, die Bahnsteige nicht um 25 bis 28 cm anzuheben, damit Rollstuhlfahrer die Niederflur-Straßenbahn ohne fremde Hilfe benutzen können. Die Planungen gehen in Darmstadt in Richtung Auflösung der zentralen Be-



**Abb. 6:** Freitreppe zum Staatstheater Mainz mit quer integrierter Rampe (Fotos: H Topp).

deutung der Haltestelle „Luisenplatz“ zugunsten der Haltestellen „Schloss“ und „Bismarckplatz“, um damit auch die Erschließungswirkung weiter aufzufächern und die starken Umsteigebeziehungen zu entflechten. Als zentrale Umsteigehaltestelle hat der „Luisenplatz“ inzwischen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Schon heute ist ein sorgloses Flanieren oder unachtsames Queren des Platzes kaum möglich. Mit der Auffächerung der Umsteigebeziehungen ist das Problem für behinderte Menschen am „Luisenplatz“ zwar nicht gelöst, wohl aber gemildert, wenn die anderen Haltestellen komplett barrierefrei sind. Allerdings bleibe ich bei der Forderung einer gesamtplanerischen Abwägung, welche Ausnahmen wie am „Luisenplatz“ zulässt. Mobilitätsbehinderten Menschen, zu denen nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern auch Personen mit Kinderwagen und alte Menschen gehören, muss an solchen Stellen anders geholfen werden – z.B. durch fahrzeugseitige Rampen als zweitbeste Lösung oder durch Mitmenschen und Servicepersonal.

Wie kann man nun in den – im Vergleich zum Luisenplatz – wesentlich sensibleren Altstadtbereichen auf die Problematik von Bushaltestellen auf Plätzen reagieren? Man könnte die Bushaltestellen außerhalb der Plätze in Straßenräumen anlegen. Oder, wenn auch dort der Bussteig nicht vertretbar ist, kommt die zweit- oder drittbeste Lösung der Barrierefreiheit mittels busseitiger Rampen in Frage. Eine dritte Möglichkeit ist die der tangentialen Erschließung von außen, d.h. ÖPNV-Linien gar nicht in die Altstadt zu führen.

Wichtig ist, dass auch Barrierefreiheit in denkmalgeschützten Altstadtbereichen der planerischen Abwägung unterliegt. Denn es ist immer wieder zu beobachten, dass sich der umweltfreundliche ÖPNV mit perfektionistischen Ansätzen auch in Altstadtbereichen durchsetzt. Die Förderung einer Bushaltestelle nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder mit anderen Förderinstrumenten setzt Barrierefreiheit voraus und macht diese am normgerechten Ausbau fest. Das ist gut gemeint, müsste allerdings



**Abb. 7:** Fahrgastunterstände am Anger in Erfurt (li.) und Überdachung des Bahnhofsvorplatzes in Heilbronn (re.; Fotos: H. Topp).

in historischen Stadtbereichen differenziert und mit den Belangen von Straßenraumgestaltung und Denkmalschutz abgewogen werden.

Bei Haltestellen in denkmalgeschütztem Umfeld ist nicht nur die erhöhte Einstiegsfläche ein Problem städtebaulicher Verträglichkeit, sondern ebenso der Witterungsschutz und die notwendigen Ausstattungselemente, wie Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Fahrplanaushänge. Hierzu gibt es gute Beispiele, in denen bewusst „neu gegen alt“ gesetzt wurde: In kleinem Maßstab die sehr transparenten und leichten Fahrgastunterstände am Anger in Erfurt (vgl. Abb. 7, links), oder in großem Maßstab die Überdachung des Bahnhofsvorplatzes in Heilbronn, die 2002 mit dem Traffic Design Award von Renault ausgezeichnet wurde (vgl. Abb. 7, rechts): „Die klare Form des Daches als großer, transparenter Baldachin tritt nicht in Konkurrenz zur historischen Bebauung und zum denkmalgeschützten Bahnhofsgelände aus den 1950er Jahren“.<sup>12</sup>

Ein Beispiel für die tangentielle ÖPNV-Erschließung der Altstadt von außen ist Gotha.<sup>13</sup> Die tangentielle Erschließung entlastet die Altstadt, jedoch müssen kurze Wege von und zu den Haltestellen gewährleistet sein: Das bedeutet Abdeckung der gesamten Altstadt im üblichen 300 m-Einzugsbereich der Haltestellen und deutlich kürzere Wege von 100 bis maximal 150 m zu den Hauptzielen wie Rathaus oder Marktplatz. In der historischen Innenstadt von Gotha wird die 300 m-Abdeckung im südlichen Bereich des Schlosses Friedenstein nicht erreicht; die Fußgängerzone dagegen ist direkt an Haltestellen angebunden, und Hauptmarkt und Neumarkt als die Hauptziele liegen im 100- bis 150 m-Bereich von Straßenbahn und Bus. Wenn man Straßenbahn und Bus in Altstadtbereiche hineinführt, kann dies erhebliche Konflikte im historischen öffentlichen Raum hervorrufen und barrierefreie Haltestellen können dabei besondere Gestaltungsprobleme aufwerfen.

<sup>12</sup> Jurybegründung der Renault Nissan Deutschland AG, Renault Traffic Design Award 2002. Innovative Konzepte für die Verkehrsarchitektur der Zukunft, Brühl 2003.

<sup>13</sup> Vgl. K. Ackermann / M. Pfeil (s. A 6).

## 7. Fazit

Auf Belange von Schwächeren einzugehen, gehört zu den vornehmsten Aufgaben der Stadt- und Verkehrsplanung. Barrierefreiheit ist Teil der Baukultur und nicht nur gesetzliche Verpflichtung. Barrierefreiheit ist Mobilitätsvoraussetzung für mobilitätsbehinderte Menschen, Mobilitäts erleichterung für mobilitätseingeschränkte Menschen und Mobilitätskomfort für alle Menschen. Barrierefreiheit nutzt allen!<sup>14</sup>

In historischen Altstädten gibt es allerdings Konflikte zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz. Stichworte sind Rampen, abgesenkte Bordsteine, Leitstreifen für Blinde und Kontraste für Sehbehinderte. Barrierefreiheit erfordert hier besondere Kreativität und Abwägung mit Denkmalschutz und Stadtgestalt. Barrierefreiheit wird in historischen Altstädten nie flächendeckend in Idealform umsetzbar sein. Gefragt sind ortsspezifische Lösungen unter Beteiligung der Betroffenen, bei denen Stadtgestalt und Denkmalschutz auf der einen und Funktionalität und Barrierefreiheit auf der anderen Seite Kompromisse eingehen müssen. Die Anpassung historischer Stadtbereiche an neue Nutzungsanforderungen ist selbst ein permanenter historischer Prozess; Maßnahmen der Barrierefreiheit haben sich andererseits einzufügen, und sie sind auch nicht immer und überall möglich.

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum der Altstadt müssen differenziert nach Betroffenenengruppen ergänzt werden durch barrierefreie Informationen über barrierefreie Wege, Haltestellen und Gebäude - und dies am sinnvollsten interaktiv im Internet zur Vorbereitung eines Altstadtbesuchs und künftig über den Personal Travel Agent unterwegs. Historische Altstädte und ihre Denkmäler sind touristische Attraktionen. „Altstadt für Alle“ erfordert deshalb auch exklusive Stadtführungen für die verschiedenen Gruppen behinderter Gäste.<sup>15</sup> Wichtig ist, dass Barrierefreiheit als Mobilitätskette und Informationskette gedacht wird, denn die barrierefreie Haltestelle nutzt wenig, wenn der Weg zur und von der Haltestelle nicht barrierefrei ist. Denn eine einzige Barriere kann alle anderen Einzelmaßnahmen nutzlos machen.

14 Vgl. H.H. Topp, Mobil & barrierefrei in Stadt und Verkehr, in: Straßenverkehrstechnik (50) Nr. 11/2006.

15 Vgl. das Beispiel der Tourismus GmbH Erfurt (s. A 5).

## Autoren

**SÁNDOR BÉKÉSI**; Dr. phil., geb. 1962 in Budapest, Studium der Geschichte, Geographie und Wissenschaftstheorie in Wien. Absolvent des Interdisziplinären Projektstudiums „Kultur und Umwelt“ in Wien 1996-98, Research Fellow am Internationalen Forschungszentrum Kulturwissenschaften (IFK) 2005; seit 2004 Kurator am Wien Museum im Department Stadtentwicklung und Topographie. Forschungsarbeiten zur Stadtgeschichte, Stadt- und Landschaftswahrnehmung, Verkehrs- und Umweltgeschichte.

**THOMAS KRÜGER**; Studium in Dortmund und Hamburg, Bauassessor Städtebau, Dr. Ing. an der TU Hamburg-Harburg, bis 2000 Fachbereichsleiter für Konzeptentwicklung in der LEG Schleswig-Holstein, seitdem Professur für Projektmanagement im Institut für Städtebau und Quartiersentwicklung, das seit 2006 Bestandteil des Departments Stadtplanung an der neu gegründeten „HafenCity Universität Hamburg“ ist. Aktuelle Forschungsschwerpunkte: Wohn-, Mobilitäts- und Infrastrukturkosten der Siedlungsentwicklung, Entwicklung urbaner Zentren, Public-Private-Partnerships in der Stadtentwicklung.

**AXEL PRIEBIS**; 1983 Abschluss des Studiums der Geographie mit dem Diplom, 1989 Promotion an der Universität Kiel. Wissenschaftliche Tätigkeiten an den Universitäten Kiel und Kopenhagen. Praktische Planungstätigkeiten als Regional- und Landesplaner in den Regionen Bremen, Berlin und Hannover. Honorarprofessor an den Universitäten Kiel und Hannover. Seit 2001 Leitung des Dezernats für Umwelt, Planung und Bauen der Region Hannover. Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung sowie der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Praktische Arbeitsschwerpunkte: Regionalplanung, Umweltpolitik; wissenschaftliche Arbeitsschwerpunkte: Stadtregionen, Hafenrevitalisierung, Planungsgeschichte.

**HARTMUT H. TOPP**; Studium Bauingenieurwesen an der TU Berlin und Universität Karlsruhe; Assistent, später Dozent an der TU Darmstadt; 1973 Dissertation. Beratender Ingenieur in Frankfurt am Main; eigenes Planungsbüro in Darmstadt; 1981-2007 Professor für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern; Mitglied Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Forschungssemester in USA, Singapur, Australien, Brasilien und Chile; Deutscher Städtebaupreis 1998; Moderator von Planungsprozessen und Preisrichter vieler städtebaulicher Wettbewerbe; Mitglied des Kuratoriums der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg 2013.



## Forum

Dieter Martin

### Neuerscheinungen zum Denkmalrecht

ERNST-RAINER HÖNES, *Denkmalschutz in Rheinland Pfalz, Darstellung, Kommunal- und Schulverlag*, 359 S., Wiesbaden: Kommunal- und Schulverlag 2005, 359 S., 39,- Euro.

JAN NIKOLAUS VIEBROCK, *Hessisches Denkmalschutzrecht, Kommentar, 3. neu bearbeitete Auflage*, Stuttgart: Deutscher Gemeindeverlag 2007, 370 S., 59,80 Euro.

G. BASTY / H.J. BECK / B. HAASS (Hrsg.), *Rechtshandbuch Denkmalschutz und Sanierung*, Berlin: lexxion Verlag 2004, 447 S., 59,- Euro.

D.J. MARTIN / M.KRAUTZBERGER (Hrsg.), *Denkmalschutz und Denkmalpflege. Handbuch*, München: Verlag C.H. Beck 2006, 2. Aufl., 772 S., 59,- Euro.

D.W. EBERL / G.U. KAPTEINA / R. KLEEBERG, *Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht – EzD, Loseblattsammlung*, Stuttgart: Kohlhammer 2007, 124,- Euro.

ESSENER GESPRÄCHE ZUM THEMA STAAT UND KIRCHE, Bd. 41, *Denkmalschutz und Denkmalpflege im kirchlichen Bereich*, Münster: Aschendorff 2007, 188 S., 34,80 Euro.

Trotz ihres gemeinsamen Nenners Denkmalrecht sind diese sechs Publikationen höchst unterschiedlich. So muss die Frage des Praktikers, welches denn nun angeschafft werden sollte, wie folgt beantwortet werden: „Das kommt darauf an“.

Zu Ernst-Rainer Hönes und Jan Nikolaus Viebrock: Die beiden auf Rheinland-Pfalz und Hessen bezogenen Publikationen gehören in diesen Ländern zur unentbehrlichen Standardliteratur. Beide Autoren sind seit Jahrzehnten als tätige Praktiker bestens ausgewiesen, ihr jeweiliges Landesrecht darzustellen. Beide sind Meinungsführer in der Arbeitsgruppe Rechts- und Steuerfragen des Deutschen Nationalkomitees

für Denkmalschutz und damit hervorragende Kenner sämtlicher Facetten und Entwicklungen des gesamten deutschen Denkmalrechts. Die beiden Bände weisen insoweit einen Unterschied aus, als Viebrock mit der 3. Auflage des Standardwerks einen klassischen Kommentar zum hessischen Gesetz vorlegt, während Hönes die Form einer systematischen Darstellung gewählt hat und nicht jeden einzelnen Paragraphen erläutert. Beide Publikationen befinden sich auf dem neuesten Stand.

Unverkennbar sind die unterschiedlichen Anforderungen, die sich jeweils aus der Verwertung der Rechtsprechung ergeben. Das OVG Rheinland-Pfalz hatte seinerzeit etwas unglück-



lich den zumindest in den ersten Jahren reichlich missverstandenen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts von 1999 provoziert. Das Land war bis heute nicht in der Lage, die entsprechenden Konsequenzen in seinem Gesetz zu ziehen. Mittlerweile geht der Denkmalschutz in Rheinland-Pfalz dunklen Zeiten entgegen, ein eigenständiges Landesamt für Denkmalpflege gibt es nicht mehr. Der vom BVerfG attestierte hohe Stellenwert des Denkmalschutzes wird von Politik und Rechtsprechung konterkariert. Unter diesen Umständen ist es wichtig, dass zumindest der „Hönes“ noch wie ein Fels in der Brandung steht.

Hessen ist gegenüber Rheinland-Pfalz noch die sprichwörtliche Insel der Seeligen. Nicht zuletzt haben die von Viebrock jederzeit vertretenen klaren rechtlichen Linien zu einer sehr einheitlichen Rechtsprechung geführt, die im Kommentar vorbildlich mit allen Fundstellen einschließlich der Standardsammlung EzD nachgewiesen wird. Bemerkenswert ist die Darstellung zu den Steuervorteilen und den damit verbundenen Rechtsproblemen. Bewiesen wird damit der unschätzbare Wert einer einheitlichen Handhabung der Steuervorteile im Land, die durch die höchst aufwendige und zersplitterte Handhabung in Ländern mit Zuständigkeiten vieler unterer Behörden gefährdet werden. Die Rechnungsprüfer aller Länder haben ein scharfes Auge und zögern nicht, strukturelle und infolge Inkompetenz von unteren Behörden notwendig sich ergebende Missstände anzuprangern und die Steuervorteile insgesamt in Frage zu stellen.

Der Basty/Beck/Haaß ist ein Zwilling zu dem im gleichen Verlag erschienen „Rechtshandbuch Sanierungsgebiete und Steuern“ von Beck/Dyroff. Beide Bücher wenden sich weniger an die Verwaltungen, welche die Gesetze zu vollziehen haben und in erster Linie auf klare Aussagen zu ihren Rechtsgrundlagen Wert legen. Sie richten sich vielmehr an Eigentümer, Anwälte, Steuerberater und sonstige in den Denkmal- und Sanierungsmarkt eingebundene Professio-

nals. Autoren sind deshalb nicht – wie im Fall Hessen und Rheinland-Pfalz – die sog. Amtsjuristen, sondern Anwälte und Notare sowie Diplomsoziologe C.P. Echter vom Deutschen Institut für Urbanistik (Beitrag zu den Fördermöglichkeiten) und Richter H.J. Beck vom Finanzgericht Berlin. Dem Autorenteam gelingt eine für die genannte Klientel gut geeignete Handreichung, in der aufgabengemäß einige Bereiche des Denkmalschutzes nur am Rande erörtert werden, andere aber vertieft dargestellt sind. Höchst begrüßenswert sind so die Darstellungen zu Steuervorteilen (Beck) und Fördermöglichkeiten.

Geradezu unentbehrlich für Eigentümer, Käufer und ihre Berater sind die Kapitel über Kauf-, Architekten- und Bauverträge, Bauträgerverträge, Fragen des Wohnungseigentums sowie mietrechtliche Folgen der Sanierung. Nicht entwertet wird das Buch durch die mittlerweile überholten oder relativierten Darstellungen zur Investitionszulage und zur Energieeinsparung. Über den Denkmalschutz findet man lediglich in den Darstellungen zum Genehmigungsverfahren Handgreifliches; Anwalt B. Haaß ist einer der „Großen“ im Geschäft um Abbruchgenehmigungen, dem es immer wieder gelingt, die Behörden und die Gerichte insbesondere mit der angeblich notwendigen Wirtschaftlichkeit von Denkmalen aufs Glatteis zu führen. Ausweislich seiner Zitate ist ihm allerdings die Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht mit ihren rund 500 kommentierten und oft nur hier veröffentlichten Entscheidungen zum Denkmalrecht nicht bekannt – ein eigentlich unverzeihliches Manko, da die in Amtlichen Sammlungen und Zeitschriften abgedruckten Entscheidungen das Rechtsgebiet und insbesondere die Einzelheiten der Zumutbarkeitsfragen bei weitem nicht abdecken. Zur Denkmalpflege findet sich in dem Band als Feigenblatt der für sich bemerkenswerte Beitrag von Danzl zur restauratorischen Befunduntersuchung; eine Darstellung zur rechtlichen Umsetzung und zur finanziellen Verantwortung vermisst man im Teil C. Insgesamt also „Fut-

ter“ für die Vertretung der Interessen der Eigentümer, keine Argumentationshilfen für Denkmalschützer und Denkmalpfleger.

Der Martin / Krautzberger ist mittlerweile in zweiter Auflage erschienen und entwickelt sich laut zahlreicher positiver Rezensionen zum Standardwerk. Adressaten sind sowohl die Eigentümer als auch die Behörden, vor allem die Gemeinden mit ihrer meist verkannten großen Rolle bei Denkmalschutz und Denkmalpflege. Die ständige Aktualisierung durch das Team von nahezu 30 namhaften Experten auf allen Gebieten (zu ihnen gehören auch die zu zuvor genannten E.R. Hönes und J.N. Viebrock) bis hin zum Welterbe sowie zu Finanz- und Steuerfragen und die enge, lückenlose Anbindung an die genannte Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht (EzD) gewährleisten eine umfassende Information der Eigentümer, ihrer Beauftragten und der Behörden aller Stufen. Auch hier ergänzen zahlreiche Muster und Beispiele die Darstellung.

Die 1997 gestartete und mittlerweile um 16 Ergänzungslieferungen erweiterte Entscheidungssammlung von D.W. Eberl / G.U. Kapteina / R. Kleeberg enthält mittlerweile über 500 Urteile und Beschlüsse zahlreicher deutscher Gerichte aller Gerichtszweige. Die Entscheidungen sind nur zum geringeren Teil auch an anderer Stelle veröffentlicht. Die Herausgeber kommentieren jede Entscheidung und stellen Zusammenhänge her, die den einzelnen Gerichten oft verborgen geblieben sind (vielleicht weil sie die EzD aus Kostengründen nicht führen). Gegliedert ist die Sammlung nach vielen Sachgebieten. Einen besonderen Schwerpunkt

bildet das Steuerrecht. Nicht ausgespart sind die berühmten Kreuzberg- und Galgenbergentscheidungen des RG, Urteile zum Restauratorenrecht und Strafrecht. Adressaten des Werkes sind wiederum in erster Linie Ämter und Gerichte; besonders sinnvoll ist die Sammlung für auf Denkmalfälle spezialisierte Anwälte, andere Berater und natürlich für alle alten und neuen Autoren auf dem Gebiet des Denkmalrechts.

Erst im Sommer 2007 erschienen ist der Tagungsband der Essener Gespräche zum Denkmalschutz im kirchlichen Bereich. Das Thema ist nicht ohne Spannungen, welche Landeskonservator U. Mainzer von Seiten der staatlichen Denkmalpflege und für die kirchliche Seite B.M. Kremer und F. Hammer bemerkenswert deutlich herausstellen. Die gesellschaftlichen Herausforderungen an beide Seiten sind enorm. Zu empfehlen ist ein partnerschaftliches Zusammenrücken zur Bewältigung der letztlich gemeinsamen Probleme. Rechtsstreitigkeiten um den Abbruch ungenutzter Kirchen, Pfarrhöfe und Pfarrscheunen sollten der Vergangenheit angehören. Ob und wer „Recht“ bekommt bei der Entscheidung mancher Reizfragen zwischen „kulturstaatlichem Denkmalschutzauftrag und kirchlicher Freiheit“ (so der Beitrag F. Hammers) ist demgegenüber fast nachrangig.

Sämtliche hier angezeigten Publikationen können – auch wenn es sich dabei zum Teil um Literatur für Spezialisten handelt – uneingeschränkt zur Beachtung und zur Anschaffung empfohlen werden. Für anspruchsvolle Bibliotheken selbstbewusster Gemeinden und Städte sind sie ausnahmslos unverzichtbar.

Franziska Puhan-Schulz

## Kunst im öffentlichen Raum Großveranstaltungen 2007

Anlässlich der Kunst-Großveranstaltungen dieses Sommers möchte ich der Frage nachgehen, wie rund um die „Art Basel“, die „Documenta“ in Kassel und die „Skulpturen Werke“ in Münster der jeweilige öffentliche Stadtraum für Kunstpräsentationen miteinbezogen wurde.

In den achtziger und neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde von Planern und Politikern in vielen Städten Europas die Verbesserung der Erlebnisqualitäten städtischer Räume im Sinne einer „urbanen Revitalisierung“ betont. Bis heute werden solche Planungen vom Agora-Gedanken geleitet, dem ein kommunikatives Idealbild vom öffentlichen Leben in der Stadt zugrunde liegt: Bürger treffen sich auf der Agora, um ihre gemeinsamen Belange im Sinne der höheren Vernunft zu klären. Und zur Erhöhung der Aufenthaltsattraktivität der öffentlichen Plätze werden diese mit Brunnen oder Kunstwerken ausgestattet.

Welche urbanistischen Konzepte legen die Planer im Jahr 2007 bei der Art Basel, der Documenta und den Skulpturen Werke an den Tag? Werden außer den Skulpturen neue semipermanente Bauwerke in den öffentlichen Raum gesetzt?

### 1. Basel

Wer mit der Straßenbahn auf dem Vorplatz der internationalen Kunstmesse „Art Basel“ einfährt, den begrüßen nicht weniger als neun Skulpturen von international bekannten Künstlern, die in den Alltag der Passanten auf überraschende Weise eingreifen. Am deutlichsten irritiert die aus Holz und



**Abb.1:** „Tree Hut“ von Tadashi Kawamata.  
(Foto: F. Puhan-Schulz)

Metall gefertigte Baumhütte des Japaners Tadashi Kawamata, die an einer monumentalen Fahnenstange hoch über den Köpfen der Besucher und unter den passierenden Straßenbahnen hängt. Assoziationen an Kinderspielfläche oder auch einfache Behausungen in Favelas weckend, scheint sie vordergründig wenig zum viel beschriebenen Glamour der internationalen Kunstmesse beizutragen.

Ebenfalls unübersehbar die sechs Meter hohe Skulptur aus Bronze „Santa With Butt Plug“ von Paul McCarthy. Einem Gartenzwerg nachempfunden, hält sie – nicht ganz jugendfrei –

in der einen Hand einen überdimensionierten Dildo, in der anderen Hand eine Glocke. Interaktiv ist der Kiosk „Warm Regards“ von Michael Elmgreen und Ingar Dragset (Klosterfelde, Berlin), in dem Postkarten mit Fotos von dem Kiosk verkauft werden. Gebaut aus Glas und verchromtem Stahl evoziert der Stand eine moderne städtische Architektur und kommentiert auf humorvolle Art und Weise die zum Teil kitschige Souvenir-Industrie einzelner Städte und ihrer Architektur-Ikonen.

Diese – und die anderen sechs aus Platzgründen hier nicht näher beschriebenen Skulpturen – weisen den Besucher und Städter darauf hin, dass er am zentralen Ort des Baseler Kunstmessegeschehens angekommen ist (außerdem gibt es noch die Parallelmessen: „Liste Basel“, die „Scope“ und die „Volta Show“). Zudem bieten sie den Auftakt für eine Ausstellung mit 60 weiteren großformatigen Arbeiten (Wandmalereien, Video-Projektionen, Skulpturen, Installationen, Fotoserien und Performances), die in der „Art-Unlimited“, in einer der zwei Messehallen, zu sehen sind – jedoch anders als die neun Großskulpturen nur mit Messeeintrittskarte.

## 2. Kassel

Offen und anders soll sie sein, die Documenta XII, und das soll schon die neue Architektur suggerieren: der temporäre Aue-Pavillon auf der grünen Wiese vor der Orangerie, wo sich sonst die Öffentlichkeit zum Lesen, Picknicken und zum Sport trifft. Zwei Drittel der Kunstwerke sind im Aue-Pavillon zu sehen. Das Konzept des französischen Architektenteams Lacaton & Vassal sah vor, bei den 10.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche in Form eines Gewächshauses allein auf natürliche Belüftung und Beleuchtung zu setzen. Jede Menge Oberlicht und Durchblicke auf Wiese und Park wurden eingeplant. Vornehmlich aus konservatorischen und kuratorischen Gründen wurden am Ende die Decken doch noch abgedeckt und die Seiten mit Vorhängen versehen. So endete was als luftiger Öko-Hightech geplant

war in verummtem Baumarkt-Charme. Die Kommunikation über die Kunst ist vom Documenta-Leiter Roger M. Buergel und Kuratorin Ruth Noak dafür wiederum vermeintlich offen angelegt: Die drei Leitfragen: „Was tun? Ist die Moderne unsere Antike? Was ist das bloße Leben?“ lassen viel Interpretationsspielraum. Und in den öffentlichen Führungen werden die Besucher an den sogenannten „Palmenhainen“, im Kreis angeordneten antiken chinesischen Stühlen, auf das Vermittlungskonzept eingeschworen: Die Betrachter sollen angesichts der Kunstwerke selbst äußern, was sie wahrnehmen, und sich viel Zeit für die Betrachtung der einzelnen Werke nehmen.

Eindrucksvolle Kunst im öffentlichen Raum: Da wären für Kassel vor allem das Mohnfeld der Künstlerin Sana Ivekovic vor dem Fridericianum, die Reisterassen von Sakarin Krue-On im Bergpark von Kassel-Wilhelmshöhe oder die zur Skulptur aufgeschichteten Holztüren von Ai Weiwei beim Aue-Pavillon zu nennen.

## 3. Münster

Ein Großteil der Kunst im öffentlichen Raum ist leider monumentaler Schrott, führt uns der Künstler Andreas Siekmann vor Augen. Im Erbdrostenhof liegt seine große Kugel, die sich aus zertrümmerten pastellfarbenen Kunststofftieren zusammensetzt. Seit 1998 haben sich in deutschen Innenstädten, meist initiiert von City-Marketing-Abteilungen, bunt bemalte Figuren aus Kunststoff ausgebreitet, die – wie z.B. der Berliner Bär – meist Tiere imitieren. „Trickle Down. Der öffentliche Raum im Zeitalter seiner Privatisierung“ heißt dieses Kunstwerk, das auf der Außenseite einen umlaufenden Fries mit Piktogrammen eines Polizeistaats zeigt, ziemlich unmissverständlich.

Mitunter bedarf es detektivischer Talente, um die Kunst zu finden. Hans-Peter Feldmann hat die WC-Anlage am Domplatz luxussaniert. Einmal herabgestiegen, empfängt einen ein trendgrünes Ambiente mit gläsernen Kron-



**Abb. 2:** „Trickle Down“ von Andreas Siekmann, Detail (Foto: R. Mensing).

leuchtern. Auch dieses Kunstwerk soll – laut den Kuratoren auf der Pressekonferenz – nicht mit den Artigkeiten der Stadtverschönerung verwechselbar sein.

So öffentlich wie im Jahr 2007 war die Kunst im öffentlichen Raum nicht schon immer. Das Kuratorenteam Brigitte Franzen, Kasper König und Carina Plath hat von früheren Groß-

ausstellungen, die seit 1977 alle 10 Jahre in Münster stattfinden, gelernt, dass es wichtig ist, die Öffentlichkeit auf seiner Seite zu haben, damit die Skulpturen nicht als Fremdkörper im öffentlichen Raum wahrgenommen werden, sondern sich die Stadt mit und über ihre Skulpturen vorstellt bzw. der Besucher die Stadt über ihre Skulpturen kennenlernt. Die Eröffnung fand folgerichtig an einem Samstag-nachmittag in Form eines Stadtfestes statt und alle, von Marktfrauen über Hoteliers, waren involviert bei der Suche nach den 29 Kunstwerken – Skulpturen, Installationen, Filmen und Performances.

Vergleichend lässt sich feststellen: Während man sich in Basel für ein Konzept entschieden hat, über Kunstwerke im öffentlichen Raum den zentralen Ort der internationalen Kunstmesse hervorzuheben, setzen die Kuratoren in Kassel mit Mohnfeld, Reisterasse und semipermanentem Ökobauwerk auf eine ländlichere Auffassung von urbaner Schönheit. Am öffentlichsten wird die Debatte über Kunst im öffentlichen Raum in Münster geführt. Die Kunstwerke fügen sich, mit wenigen Ausnahmen, behutsam in ihr städtisches Umfeld ein. Hier findet sich eine Auffassung von Urbanität, die sich im Kontakt mit dem Altbekannten und dem Fremden äußert, ohne dabei auf Dichte und Heterogenität zu verzichten.

## Besprechungen

MONIKA ESCHER / FRANK G. HIRSCHMANN, *Die urbanen Zentren des hohen und späteren Mittelalters. Vergleichende Untersuchungen zu Städten und Städtelandschaften im Westen des Reiches und in Ostfrankreich (Trierer Historische Forschungen, Band 50/1 - 50/3), Band I: Thematischer Teil, 555 S.; Band II: Ortsartikel, 704 S.; Band III: Karten, Verzeichnisse, Register, 351 S., 21 Karten, Kliomedia Verlag Trier 2005, 210,- Euro.*

Das Werk stellt den Abschluss der langjährigen Arbeiten des Teilprojektes B 2 „Die Städte zwischen Rhein und Maas im Herrschafts- und Sozialgefüge während des hohen und späten Mittelalter im Vergleich“ des Trierer Sonderforschungsbereichs 235 „Zwischen Maas und Rhein: Beziehungen, Begegnungen und Konflikte in einem europäischen Kernraum von der Spätantike bis zum 19. Jahrhundert“ dar. Das Ergebnis wird in drei umfangreichen Bänden vorgelegt, von dem der erste dem thematischen Teil, der zweite den Ortsartikeln und der dritte den Karten, Verzeichnissen und Registern gewidmet ist. Der thematische Band geht von der Fragestellung „Methode und Forschungsstand“ über die „Hintergrundfolien“ der Naturräume und Verkehrswege zu den Wurzeln der urbanen Entwicklung. Über die Stellung der Städte als Wirtschaftszentren und kultisch-kulturelle Zentren in den verschiedensten Ausprägungen gelangen die Verfasser zu Aspekten der Topographie und Infrastruktur. Die Städtepolitik der Territorialherren wird an 50 Beispielen und Herrschaften aufgezeigt. Nach einer - leider sehr kurzen - Zusammenfassung von „Stadt und Territorium“ wird die sich in dem Untersuchungsraum zwischen Romania und Germania von Rotterdam im Nordwesten und Detmold im

Nordosten bis Winterthur im Südosten und Semur-en-Auxois im Südwesten klar differenzierbare Städtelandschaften vorgestellt, wobei der jeweilige Darstellungsraum relativ eng bleibt. Abschließend wird die Dynamik des Urbanisierungsprozesses bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts in einem knappen, beeindruckenden Kapitel zusammengefasst.

Der zweite Band versucht in 461 Ortsartikeln die Städte des Untersuchungsraumes in ihrer Gesamtheit bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts und mit Ausblicken darüber hinaus aufzuarbeiten. Die von insgesamt elf Autoren verfassten Artikel verzichten bewusst auf ein Schema, nehmen aber alle Zentralitäts- und Urbanitätskriterien auf, machen Angaben zur geographischen und verkehrsmäßigen Lage, nennen die Patrozinien der geistlichen Institutionen und die Größe der ummauerten Fläche. Zum schnelleren Überblick werden im Anschluss jeweils sämtliche Kriterien aufgeführt, die zu einem der sechs Zeitschnitte (100, 1100, 1200, 1250, 1300 und 1350) neu hinzugekommen bzw. weggefallen sind. Jeder Ortsartikel endet mit Literaturangaben, die um Knappheit und Aktualität bemüht sind. Die Artikel sind nach den deutschen Ortsbezeichnungen angeordnet. Eine französische und niederländische Konkordanz steht am Ende des Bandes (nicht S. 699 wie im Vorwort angegeben, sondern S. 704).

Die Bearbeiter breiten eine Fülle von Material vor dem Leser aus, das beeindruckend ist und die künftige Forschung beeinflussen wird. Der dritte Band gibt die Quellen, Literatur, Register und 21 Karten wieder. Diese zeigen die urbanen Zentren in den genannten sechs Zeitabschnitten. Eine siebte Karte zeigt die territoriale Zugehörigkeit der urbanen Zentren um 1350. Weitere Karten sind den übergeordneten

Verwaltungssitzen um 1350, den Gemeinden mit Siegeln in den Zentren und 1250, 1300 und 1350, den Juden, Wechslern und Lombariden, den Gewerben, Fernhändlern, Kaufhäusern, Kollegiatstiften, Mendikanten um 1250, 1300 und 1350 sowie den Hospitälern gewidmet. Da das Werk teilweise Gebiete mit bislang nicht sehr großer landesgeschichtlicher Bearbeitungsintensität aufgearbeitet hat, ist es für die Forschung von erhöhter Bedeutung. Wer sich mit der Stadt und ihrer Bedeutung im Bearbeitungsraum befasst, muss in Zukunft auf die vorliegende Arbeit zurückgreifen, die in einer guten Bibliothek zur Stadtgeschichte nicht fehlen darf.

*Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen*

MELANIE EHLE / MATTHIAS MÜLLER (Hrsg.), *Unter fürstlichem Regiment. Barth als Residenz der pommerschen Herzöge. Begleitbuch zur gleichnamigen Sonderausstellung (24. Juni - 25. September 2005) im Vineta-Museum Barth, Berlin: Lukas Verlag 2005, 255 S., 78 SW-Abb., 158 farbige Abb., 4 Karten, 20,- Euro.*

Die 750 Jahrfeier anlässlich der 1255 erfolgten Verleihung des lübischen Stadtrechts an die bereits bestehende Siedlung wurde zum Anlass für die Sonderausstellung im Vineta-Museum in Barth, zu der vorliegendes Werk als Begleitbuch erschien. Nach den üblichen Vorworten der finanziell und politisch Verantwortlichen folgen die eigentlichen Beiträge des Bandes in sechs Abschnitten. Jeweils zu diesen Abschnitten sind Teile des Kataloges gestellt worden. Oliver Auge hat im ersten Abschnitt seinen Überblicksbeitrag „Die pommerschen Greifen als Fürsten von Rügen und Herzöge von Barth“ verfasst. Er bietet in komprimierter Form einen Überblick über das Wirken der Herzöge von Pommern im nördlichen Vorpommern.

Der zweite Abschnitt ist Barth als Residenz der pommerschen Herzöge gewidmet. Während Ralf-Gunnar Werlich Barth als Herrschaftssitz untersucht, befasst sich Matthias Müller mit dem Residenzschloss Barth und seiner Rekonstruktion im Architektenmodell. Der dritte Abschnitt beschäftigt sich mit Hof und Kirche in Barth. Norbert Buske untersucht das Thema mit zwei Beiträgen, den ersten zur Geschichte von Herzog Bogislaw XIII. und einem zweiten über die Signets der Barther Druckerei. Der vierte Abschnitt befasst sich mit der höfischen Repräsentation, die der Beitrag von Genowefa und Stanislaw Horoszko in den Schaumünzen und Gnadenpfennigen der beiden letzten Generationen des Greifenhauses im Stettiner Museum Narodowe behandelt. Der Abschnitt „Familie und Dynastie“ geht mit drei Beiträgen auf die Thematik ein: Ralf-Gunnar Werlich behandelt Dynastie und Genealogie anhand der Stammbäume des Greifenhauses; Birgit Dahlenburg stellt Bogislaw XIII. und seine Familie in der Bildnismalerei vor und Matthias Müller untersucht den Croy-Teppich als Sühnebild des pommerschen Herzogs Philipp I. Der letzte Abschnitt ist der Erziehung der Prinzen gewidmet. Konrad Vollmann geht dabei auf das Geburtshoroskop Bogislaws XIII. ein, während Dirk Alvermann die Erziehung der pommerschen Prinzen in der Zeit Bogislaws XIII. zum Erwerb der Bildung für einen Landesfürsten untersucht. Die Beiträge geben den derzeitigen Forschungsstand der jeweiligen Themen wieder. Dabei wird die Zeit von Bogislaw XIII. überproportional in den Mittelpunkt gestellt. Die in den einzelnen Abschnitten zu den einzelnen Themen gesetzten Katalogteile nutzen diese jeweils als Einführung.

Die Katalogtexte und Abbildungen sind von sehr guter Qualität und vermitteln dem Leser umfassende Eindrücke. Zwar wäre eine etwas größere Vertiefung des Themas wünschenswert gewesen, aber der derzeitige Forschungsstand scheint nur das Gegebene zu ermöglichen.

*Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen*



HENNING STEINFÜHRER (Hrsg.), *Die Weimarer Stadtbücher des späten Mittelalters. Edition und Kommentar (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen, Große Reihe 11)*, Köln / Weimar: Böhlau 2005, ill., XXX-VI u. 266 S., 34,- Euro.

Die beiden mittelalterlichen Stadtbücher der Stadt Weimar aus den Jahren 1380 ff. und 1433 haben schon früh die Beachtung der historischen Forschung gefunden. Über das jüngere Stadtbuch hatte bereits Carl Friedrich Walch im zweiten Teil seiner „Beyträge zu dem deutschen Recht“ (1772), allerdings nur nach einer ihm durch den Archivar Heydenreich mitgeteilten Abschrift, gehandelt (S. 79-86) – und es für „nicht eben interessant“ befunden (S. 80). 1859 publizierte dann der bekannte Landeshistoriker Andreas Ludwig Jacob Michelsen (gest. 1881) erste Auszüge aus dem älteren Stadtbuch von 1380 im dritten Teilband seiner „Rechtsdenkmale aus Thüringen“ (S. 260-274). Michelsen hatte, obwohl er sich dem Urteil Walchs über das Stadtbuch von 1433 im Großen anschloss, den exemplarischen Wert zumindest des älteren durchaus erkannt. Heute wird man auch den Quellenwert des jüngeren Stadtbuches nicht mehr so gering schätzen.

Bei dem älteren der beiden Stadtbücher handelt es sich um das 1380 angelegte Geschäftsbuch des städtischen Rates, das Rechts- und Geschäftsakte des Rates oder im Auftrag des Rates handelnder Einzelpersonen verzeichnet. Es wurde bis 1418 regelmäßig geführt, später durch Nachträge bis ungefähr zu Jahrhundertmitte ergänzt. 1433 wurde dann, wohl ebenfalls auf Veranlassung des Rates, mit dem zweiten Stadtbuch eine Statutensammlung angelegt, deren älteste Texte bis auf das Jahr 1348 zurückgehen. Beide Bände stellen neben einem Steuerregister des Jahres 1495 und einem Geschossbuch aus dem Jahre 1507 die gesamte buchförmige Überlieferung aus der Zeit vor und um 1500 dar, die Weimar verblieben ist. Dieser große Verlust ist freilich nicht, wie bei-

spielsweise im Falle der Magdeburger Schöffenakten, auf Krieg oder andere äußere Katastrophen zurückzuführen, sondern auf die nicht minder katastrophale Verwaltungspraxis, wie sie bis in das frühe 19. Jahrhundert hinein ausgeübt worden ist.

Die Edition folgt dabei in weiten Zügen den entsprechenden Empfehlungen im von Heinemeyer herausgegeben Handbuch zur Edition landesgeschichtlicher Quellen; sämtliche Abweichungen davon entsprechen der mittlerweile weitgehend geübten editorischen Praxis auf diesem Gebiet. Die einzelnen, fortlaufend nummerierten Einträge bilden dabei die kleinste Einheit, denen jeweils ein eigener Apparat und ggf. Hinweise auf die Sekundärliteratur, wie die Edition der Ratslisten durch Wolfgang Huschke (1986) oder die Arbeiten Hans Eberhardts über die Weimarer Kirchen (1976 ff.), beigegeben sind. Vorangestellt ist eine Einleitung, die die Forschungsgeschichte und Handschriftenbeschreibung mit einem kompakten Überblick zur verfassungsgeschichtlichen Entwicklung Weimars im Spätmittelalter verbindet. Dass die Besitzergeschichte des älteren Stadtbuches im Forschungsüberblick, nicht aber bei der im Übrigen sehr eingehenden Handschriftenbeschreibung vorgestellt wird (S. XII f.), schuldet sich der Tatsache, dass sämtliche Informationen über den zwischenzeitlichen Verbleib der zeitweise sich im Besitz von Goethes Sohn Wolfgang Maximilian befindliche Handschrift sich nur noch aus den Informationen bei Michelsen erschließen lassen. Der entsprechende Eintrag selbst ist mittlerweile nicht mehr lesbar (S. XXII Fn. 61). Die besondere Sorgfalt in der Erarbeitung der Edition zeigt sich auch in der umfangreichen Einbeziehung der Nachlassmaterialien früherer Wissenschaftler, die bereits Editionsarbeiten begonnen hatten. Erschlossen wird der Band durch ein ausgesprochen sorgsames Register, das neben Orts- und Personennamen auch Sachstichworte und zahlreiche Binnenverweise aufführt.

Hiram Kümper, Bochum

ANDREAS SCHMAUDER (Hrsg.), *Hahn und Kreuz. 450 Jahre Parität in Ravensburg (Historische Stadt Ravensburg 4)*, Konstanz: UVK 2005, 168 S., zahlr. Ill., 14,80 Euro.

Der Band bietet als Begleitband zu einer gleichnamigen, in Ravensburg gezeigten Ausstellung wissenschaftliche Hintergrundinformationen zur Parität in dieser Reichsstadt während der Frühen Neuzeit. Eine paritätische Verfassung, also eine solche, bei der Katholiken und Protestanten gleichberechtigt in einer Stadt mit- oder nebeneinander lebten, hat es im Alten Reich sonst nur in Augsburg, Biberach und Dinkelsbühl gegeben. Es handelt sich also um einen Sonderfall; aber die Untersuchung gerade dieser Sonderfälle verspricht reichhaltigen Erkenntnisgewinn zur Frage des Zusammenlebens und Voneinander-Abgrenzens der Konfessionen in der Frühen Neuzeit, dessen Wert weit über die bloße Stadtgeschichte eines Ortes hinausgeht.

Anton Schindling eröffnet die Reihe der Beiträge mit einem Überblick zum Forschungsstand über die Parität in der Geschichte und Verfassung des Alten Reiches seit dem Augsburger Religionsfrieden von 1555. In Augsburg war angesichts der Unfähigkeit beider Bekenntnisse, das andere entweder zu überwinden oder zu bekehren, die gegenseitige Duldung von Katholiken und Lutheranern festgeschrieben worden. In der Regel bedeutete dies, dass ein Territorium oder eine Stadt zu einem einheitlichen Bekenntnis kam.

Andreas Schmauder zeigt dann auf, wie sich diese allgemeine Entwicklung in Ravensburg niederschlug, wo es wie in Augsburg, Biberach und Dinkelsbühl nicht gelungen war, eines der Bekenntnisse durchzusetzen, das dann nach dem Augsburger Religionsfrieden von anderskonfessionellen Nachbarn zu respektieren gewesen wäre. Die Reformation setzte in Ravensburg erst vergleichsweise spät im Jahr 1540 ein, und das nicht ohne Widerstände vor allem aus dem nach wie vor altgläubigen Rat.

Im Schmalkaldischen Krieg obsiegte die Reformation kurzzeitig. Sie konnte sich jedoch nach dem Sieg des Kaisers nicht behaupten, der aber auch nicht so weit ging, dass nun die Lutheraner hätten vertrieben werden können. Zwar bevorzugten kaiserliche Eingriffe in die Stadtverfassung die Katholiken, aber die Protestanten konnten Positionen im Rat und im Stadtgericht behaupten. Letztlich war es eine Pattsituation zwischen den Bekenntnissen, die schließlich durch den Augsburger Religionsfrieden von 1555 auch reichsrechtlich soweit festgeschrieben wurde, dass der nicht völlig ausgetragene Konflikt in einer Phase der Duldung und des Nebeneinanders auslief, ohne jedoch ganz gelöst zu werden.

Es folgt mit dem Beitrag von Andreas Holzem der zentrale Beitrag des Bandes, der auf der Grundlage intensiver neuerer Forschung das Konfessionsverhältnis in Ravensburg während des Dreißigjährigen Krieges beschreibt. Er streicht heraus, dass die traditionellen Bindungskräfte der Stadtgemeinde durch die paritätische Verfassung wegfelen, da das Selbstbild der Stadtgemeinde als Friedens-, Ordnungs- und Rechtsgemeinschaft auf christlichen Idealen beruhte, die bei nun zwei zu berücksichtigenden Konfessionen nicht mehr einheitlich interpretiert werden konnten.

Dass im 17. Jahrhundert die Stadt von Konfessionskonflikten erschüttert wurde, liegt also nicht nur an theologischen Streitigkeiten, sondern auch an der Erschütterung der bisher die städtische Verfassung und Gemeinschaft tragenden Werte. Da in Süddeutschland die kaiserlichen-katholischen Erfolge im Kriegsverlauf überwogen, waren die Katholiken in dem auch auf die Wiederherstellung einer einheitlichen Stadtgemeinde abzielenden Streit im Vorteil, jedoch litten auch sie unter der allgemeinen Kriegsnot. Die Festschreibung der Parität im Westfälischen Frieden bedeutete dann für die Katholiken eine Enttäuschung, die auf die allgemeine politische Situation zurückzuführen war. Ravensburg blieb also bikonfessionell, und es zahlte dafür den Preis einer weiter-

hin gespaltenen Bürgerschaft, die nur schwer zu einer Wertegemeinschaft finden konnte, bzw. auf dem Weg dahin andere Wege als andere Städte finden musste.

Einen Blick auf die äußeren Ausdrucksformen der beiden Konfessionen wirft im Anschluss Beate Falk, deren reich bebildeter Beitrag die Präsenz der Bekenntnisse im öffentlichen Raum beschreibt. Auf katholischer Seite sind hier v.a. Bruderschaften, Prozessionen und religiöses Kunsthandwerk zu nennen, während die Protestanten hauptsächlich mit ihrer dem Publikum zugänglichen Bibliothek präsent waren.

Nicole Herbst präsentiert neue Ergebnisse zum Konfessionsverhältnis in Ravensburg gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Dazu hat sie das Seelen- und Häuserbuch von 1789 – eine Haus- und Bevölkerungsstatistik – ausgewertet, so dass nun wenigstens für das Ende der reichsstädtischen Zeit statistisch belastbare Zahlen vorliegen. Die Befunde lassen verschiedene Deutungen zu. Es gibt sowohl Anzeichen für eine strikte oder weitgehende Separierung der Bekenntnisse voneinander wie für eine Durchlässigkeit der konfessionellen Grenzen und für Annäherungsprozesse, die eventuell auf das Gedankengut der Aufklärung zurückzuführen sein könnten. Auch wenn für frühere Zeiten keine vergleichbare Quelle vorliegt, wird es Aufgabe der künftigen Forschung sein, Herbsts Erkenntnisse womöglich auch für diese zu prüfen, um Entwicklungen auf die Spur zu kommen.

Peter Eitel betrachtet im abschließenden Beitrag die konfessionellen Verhältnisse des 19. und 20. Jahrhunderts. Gegensätze und Streitigkeiten ließen sich noch lange beobachten, jedoch verloren sie an Schärfe und Häufigkeit im Zuge der allgemeinen Säkularisierung der modernen Gesellschaft. Alle Beiträge unterstreichen deutlich, dass die Parität der Frühen Neuzeit nicht mit Toleranz verwechselt werden darf, sondern dass im Grunde erst der sinkende Stellenwert von Religion in der Gesellschaft durch die Aufklärung, insbesondere aber in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur

vorerst endgültigen Entschärfung des Konfessionskonflikts geführt hat. Für beide Bekenntnisse gewinnt heute der gemeinsame Kampf gegen Säkularisierung einen größeren Stellenwert als die sie unterscheidenden theologischen Konflikte.

Dass jedoch die konfessionellen Gräben noch immer nicht ganz zugeschüttet sind, zeigt der Beitrag von Andreas Schmauder, der so vielleicht in 50 Jahren selbst zur Quelle für das Konfessionsverhältnis wird. Er steht bewusst oder unbewusst in der Tradition der alt-württembergischen Landesgeschichte, wenn er entgegen den sonst in dem Band vorgetragenen differenzierteren Betrachtungsweisen die Katholiken als kleine Minderheit einer herrschenden Elite auftreten lässt, die gestützt auf kaiserliche Waffen eine Art von konfessioneller Fremd- oder Gewaltherrschaft über die Überzahl der Lutheraner ausüben lässt, die sich im freien Spiel der Kräfte sozusagen demokratisch durchgesetzt hätten.

Zwar war ein Gutteil der Elite tatsächlich katholisch geblieben, jedoch auch die Masse der unteren Schichten, während insbesondere die Mitte den neuen Glauben annahm (v.a. S. 126). Schmauders Vorstellung müsste also deutlich korrigiert werden.

Auch Beate Falk scheint mit dem Herzen bei den Evangelischen zu stehen, die nach ihr Bildung und Kultur hatten, während die Katholiken nur mit farbenfrohem Mummenschanz auf Seelenjagd gingen. Beide Beiträge sind daher mit einer gewissen Vorsicht zu lesen, was jedoch den Gesamteindruck eines gelungenen Bandes nicht schmälern kann, der auf wenigen Seiten und zum Teil unter Einbeziehung neuester Forschungsergebnisse einen guten Überblick über das Phänomen der Parität in Ravensburg gibt.

*Max Plassmann, Düsseldorf*

DANIEL HOHRATH / CHRISTOPH REHM (Bearb.), *Der Preis der neuen Kronen. Württemberg und Baden als Vasallen Napoleons. Der Rheinbund 1806 (Studiensammlungen und Sonderausstellungen im Wehrgeschichtlichen Museum Rastatt 4), Rastatt: Wehrgeschichtliches Museum 2006, zahlr. Abb., 140 S., 12,50 Euro.*

Die Beschäftigung mit dem Zerfall des Alten Reichs und der Neuorganisation der politischen Landkarte Deutschlands während der Napoleonischen Kriege hat derzeit angesichts zahlreicher 200-jähriger Jubiläen Konjunktur. Die Sonderausstellung des Wehrgeschichtlichen Museums Rastatt und der sie dokumentierende Katalog stechen aus der Masse der Jubiläumsprodukte insofern heraus, als sie mit dem Bereich des Militärischen einen Aspekt in den Blick nehmen, der andernorts gerne verschwiegen oder marginalisiert wird, weil man sich in Deutschland trotz mancher gegenteiliger Ansätze der letzten Jahre nach wie vor ungern mit Militär und Krieg befasst. Dabei zeigen Ausstellung und Katalog deutlich, dass insbesondere bei der Betrachtung einer so kriegerischen Zeit wie der Napoleonischen eine Ausblendung des Militärischen höchst fragwürdige Ergebnisse liefern würde. Insbesondere der spezielle Gegenstand der Ausstellung – der Preis der badischen und der württembergischen territorialen und politischen Expansion in Form von militärischer und politischer Unterstützung für Napoleon – ist nur bei Kenntnis der militärischen Rahmenbedingungen und Ereignisse zu verstehen.

Insofern ist der Blickwinkel auf die Entstehung der heutigen (Teil-) Länder Baden und Württemberg in Rastatt in mehrfacher Hinsicht klug gewählt worden, weil er konsequent die militärischen Hintergründe der Ereignisse beleuchtet und damit transparent macht, warum und wie sich gerade diese beiden Staaten bilden konnten. Das Geschehen wurde auf mehreren Ebenen unmittelbar von den militärischen Ereignissen und Rahmenbedingungen stark be-

einflusst, die der Katalog in zwar kurzen, aber präzisen und gut lesbaren Abschnitten auf der Höhe der Forschungslage beschreibt. Da sind zunächst die militärischen Ereignisse der Revolutionskriege, in denen die französischen Siege erst die politische Möglichkeit schufen, das Alte Reich ohne Rücksicht auf Verfassung und Herkunft zu zerschlagen und die Erbmasse der zahlreichen aufgelösten bzw. mediatisierten kleinen Reichsstände den wenigen überlebenden großen Territorien zuzuschlagen. Dass Baden und Württemberg hieraus als Gewinner hervorgingen, war nicht unbedingt selbstverständlich. Gerade das an sich kleine Baden hätte auch sehr gut von der Landkarte verschwinden können. Doch auch Württemberg war nicht so stark, dass es sich z.B. einem Anschluss an Bayern hätte verweigern können, wenn Napoleon darauf abgezielt hätte. Aber der französische Kaiser brauchte einen Kranz zwar schwacher, aber doch auch nicht zu schwacher Verbündeter in Deutschland, die seine Kriege gegen die übrigen europäischen Mächte unterstützen konnten. Mit dem Rheinbund von 1806, dem auch Württemberg und Baden beitraten, schuf er ein eigenes Bündnissystem in Deutschland, das dem Alten Reich den Todesstoß versetzte. Dem Gewinn der beiden stark vergrößerten und zum Königtum bzw. Großherzogtum erhobenen Staaten, stand jedoch ein hoher Preis gegenüber, der zu Recht im Zentrum der Ausstellung steht, denn bei aller Diplomatie und geschickter Politik war es letztlich doch die Bereitschaft zur militärischen Unterstützung Frankreichs, die diesen Gewinn ermöglichte. Am Ende der kurzen Ära Napoleons waren es dann dessen Niederlagen vor allem in Russland, aber auch in Spanien, die ein Umschwenken Badens und Württembergs auf die Seite der Alliierten und damit erneut der Sieger brachten. So konnten sie, obwohl sie eine Zeit lang auf die falsche Karte gesetzt hatten, ihren Zugewinn von Napoleons Gnaden in die Zeit des Deutschen Bundes und damit bis heute retten.

Dass aus einem Konglomerat zusammengepresster ehemals freier Reichsstände und -

städte recht schnell moderne Staaten wurden, deren Einwohner ein eigenes Zusammengehörigkeitsgefühl bis hin zu einem auf Baden und Württemberg bezogenen Nationalismus entwickelten, ist wiederum zu einem nicht zu unterschätzenden Teil eine Folge des gemeinsamen Kriegserlebnisses. Denn eine wesentliche Entwicklung dieser Zeit war der Übergang von den relativ kleinen Söldnerheeren der Frühen Neuzeit zu Massenheeren, die auf der Grundlage einer Wehrpflicht oder Konskription immer wieder leicht zahlenmäßig ergänzt werden konnten. Das wiederum verführte dazu, auf Verluste keine oder nur geringe Rücksicht zu nehmen. Dementsprechend waren nicht nur weitaus größere Kreise der Bevölkerung als zuvor vom Militärdienst betroffen, auch die Zahl der verwundeten oder durch Feindeinwirkung und Krankheiten getöteten Soldaten stieg stark an. Aus dem Rußlandfeldzug von 1812, an dem Badener und Württemberger auf der Seite Napoleons teilnahmen, kehrten bestenfalls 10 Prozent der Soldaten heim. Jedoch waren es gerade solche einschneidenden Erlebnisse, die – auch wenn nur wenige später direkt von ihnen berichten konnten – zumindest auf lokaler Ebene zu einer gemeinsamen Erinnerungskultur der Überlebenden und Hinterbliebenen führten. So war der Militärdienst unter Napoleon und nach dem Seitenwechsel Badens und Württembergs derjenige gegen Napoleon ein nicht zu unterschätzender Faktor im Prozess der jeweiligen mentalen Staatswerdung, der über Reformen und Gesetzeswerke nicht vergessen werden darf.

Der Katalog führt sowohl in die große Politik und Kriegführung, als auch in den Alltag des Krieges und seine technischen und taktischen Rahmenbedingungen ein. Die hohen Verluste der badischen und württembergischen Kontingente bleiben so nicht eine blasse Zahl im Rahmen eines politischen Kalküls, sondern sie werden durch zahlreiche hervorragend gewählte Abbildungen und den Abdruck von schriftlichen Quellen sehr treffend und zum Teil drastisch illustriert. So erfahren Betrachter und Leser recht plastisch, was der Guerillakrieg in

Spanien und der Rückzug von Moskau im Winter 1812 wirklich für die bedeuteten, die daran teilnehmen mussten. Erneut erweist es sich als sinnvoll, gerade diese Zeit von einem militärischen Standpunkt aus zu betrachten, denn hier ist eine wesentliche Wende in der Entwicklung hin zum modernen Krieg zu verorten, zu nationalen Leidenschaften, Grausamkeiten in ihrem Gefolge, massenhaften Verlusten und rücksichtslos eingesetzten großen Armeen oder Volksaufgeboten.

Insgesamt ist den beiden Bearbeitern und dem Wehrgeschichtlichen Museum zu gratulieren zu einer Ausstellung und einem Katalog, die sehr deutlich demonstrieren, dass in Rastatt keine angestaubte militärische Traditionspflege betrieben wird, sondern eine moderne Militärgeschichte, die gut visualisiert und mit treffenden Beispielen illustriert wird und so auch einem breiten Publikum den in Deutschland viel zu lange vernachlässigten Bereich des Militärischen zugänglich macht – und mit ihm ein viel besseres Verständnis z.B. dafür, warum es heute Baden und Württemberg gibt. So hat die Ausstellung einen unmittelbaren Sitz im Leben, und es steht zu hoffen, dass sie noch viele Nachfolgerinnen findet. Themen genug gibt es jedenfalls dafür.

Max Plassmann, Düsseldorf

EVELYN KLEIN / GUSTAV GLASER,  
*Peripherie in der Stadt. Das Wiener  
Nordbahnviertel – Einblicke, Erkun-  
dungen, Analysen, Innsbruck: Studien  
Verlag 2006, 160 S., zahlreiche SW-Abb.,  
19,90 Euro.*

Was bedeuten die großen gesellschaftlichen Brüche der vergangenen 150 Jahre für ein Wiener Stadtviertel? Auf der Spurensuche in dem ursprünglich sozial und wirtschaftlich stark durchmischten Bahnhofsviertel begegnen wir unterschiedlichen Milieus: der Geschichte ei-

ner jüdischen Familie von der Zuwanderung über die Vertreibung bis zu ihren Bemühungen um Restitution, der Karriere eines NS-„Arisers“ ebenso wie dem sozialdemokratischen Nachkriegsmilieu und der ab den 1960er-Jahren erfolgten Abwanderung der jungen erwerbstätigen Generation, die Platz macht für die Zuwanderung ausländischer Migrantenfamilien. Die soziale Dynamik im engen nachbarschaftlichen Zusammenleben zieht Spannungen und Konflikte nach sich, wobei in jüngster Zeit ein urbaner Modernisierungs- und Aufwertungsprozess sichtbar wird.

Das Buch ist aber nicht nur ein Abriss einer geschichtlichen Epoche, es stellt Personen, Orte und Geschehnisse in den Vordergrund, so dass es möglich wird, einen Teil der Geschichten eines Viertels der Stadt selbst „mitzuerleben“. Das Buch regt an zu einem Ausflug ins Grätzl – wie Stadtviertel in Wien genannt werden. Die Illustrationen im Buch wie historische Karten, Pläne und Fotografien werden ergänzt durch aktuelle Schwarzweißfotografien der Gegenwart und bilden ein ästhetisch gelungenes Gesamtwerk. Noch selten zuvor wurde ein nichttouristisches kleinräumiges Viertel in Wien derart umfassend betrachtet. Mein Tipp: Buch in die Hand nehmen, durch das Viertel gehen, vergleichen, lesen und Geschichte denken.

*Martin Heintel, Wien*

**DIRK SCHUBERT, *Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen*, Berlin: Reimer 2005, 362 S., 440 Abb., 29,90 Euro.**

Hamburg besitzt nicht nur eine beträchtliche Zahl historischer Baudenkmale, die Krieg und Abrisswut überstanden haben – man denke nur an das von Fritz Höger entworfene Chilehaus (1921-1924) –, sondern auch eine überraschende Vielfalt an Wohnsiedlungen aus den vergangenen anderthalb Jahrhunderten. Der von Dirk

Schubert bearbeitete Stadtführer „Hamburger Wohnquartiere“ bietet nun eine Übersicht über 65 Siedlungen, die den Zeitraum von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart sowie zwei ältere Beispiele aus dem 17./18. Jahrhundert umfassen. Bei dem Band handelt es sich um eine Überarbeitung des bereits 1989 erschienenen Buches von Hans Harms und Dirk Schubert „Wohnen in Hamburg – Ein Stadtführer zu 111 ausgewählten Beispielen“. Schubert, Professor für Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg und ausgewiesener Kenner der Hamburger Baugeschichte, präsentiert mit dem aktuellen Band ein informatives Handbuch zur Geschichte des Wohnungsbaus der Hansestadt. Die Siedlungen sind thematisch untergliedert in Wohnensembles aus vorindustrieller Zeit, Geschosswohnungsbau der Kaiserzeit, Villen und Gartenstädte, Reformwohnungsbau der 1920er Jahre, Wohnungsbau im Nationalsozialismus, innerstädtischer Wiederaufbau (1945-1960), neue Wohnsiedlungen am Stadtrand (1945-1960), Großwohnsiedlungen an der Peripherie (1960-1989), Einfamilienhausquartiere (1960-1989), Wohnquartiere und Konversionen in der äußeren Stadt sowie neuere innerstädtische Wohnquartiere.

Eingeleitet wird der Band von einer Längsstudie der Stadtentwicklung seit 1842. Anhand bedeutender Ereignisse der Stadtgeschichte, politischer und gesellschaftlicher Umbrüche, Stadterweiterungsplanungen und von durch Katastrophen hervorgerufenen Veränderungen kommt Schubert zu einer Periodisierung des Städtebaus und erläutert die jeweiligen Rahmenbedingungen des Wohnungsbaus. Nachhaltig geprägt wurde Hamburg durch eine Reihe katastrophaler Ereignisse, die jeweils umfangreiche Modernisierungsschübe ausgelöst haben: beispielsweise der Große Brand von 1842, die Choleraepidemie von 1892, die Zerstörungen des Krieges (1943) oder die Sturmflut von 1961. So begünstigte die Feuersbrunst von 1842 die moderne, parzellenübergreifende Neubebauung der zerstörten Innenstadt und den Ausbau der technischen Infrastruktur. Die Cholera-



epidemie, der rund 8.000 Menschen zum Opfer gefallen sind, beschleunigte den Abriss der Gängeviertel (S. 36). Die Bomben der Alliierten radierten weite Teile insbesondere der östlichen Stadtgebiete vollständig aus, die in den 1950er und 60er Jahren dann – dem neuen Leitbild entsprechend – „luftschutzgerecht“ und in „offenen Gruppierungen“, durchzogen von Grünanlagen, wieder bebaut wurden (S. 59). Breiten Raum widmet Schubert den Prozessen von Verstädterung und Urbanisierung, wie etwa der Ausdehnung der Stadt und der Suburbanisierung, dem Verkehr, dem Umgang mit der Altbausubstanz, der Bevölkerungsentwicklung, den Wohnverhältnissen und den diesbezüglichen, vielfältigen Reformbestrebungen, der Trennung von Wohnen und Arbeiten, der Segregation sowie auch dem Wohnungsmarkt und den rechtlichen Grundlagen des Wohnungsbaus.

Auch städtebauliche Großprojekte, wie der Bau der Speicherstadt (1881-1888), für die 20.000 Menschen ihr Zuhause verloren haben, prägten die Stadtstruktur nachhaltig. Derzeit werden diese attraktiven Lagen mit dem Projekt „Hafen-City“ – wieder für den Wohnungsbau erschlossen. Unter dem Leitbild „Wachsende Stadt“ will sich Hamburg mit dem Ausbau des Elbufers und dem „Sprung über die Elbe“ (S. 75) als europäische Metropole international behaupten.

Im zweiten Teil schließt sich die systematische Beschreibung der Wohnquartiere an, ergänzt durch Fotos, Pläne und statistische Daten über Lage, Größe, Bauzeit, Bauträger und anderes mehr. Erläutert werden die Planungs- und Entstehungsgeschichte, die Bauphasen sowie spätere Veränderungen durch Kriegseinwirkungen, Sanierungen oder Wohnumfeldverbesserungen. Die Beispiele reichen von den wenigen noch erhaltenen Kaufmannshäusern der Altstadt bis hin zu den modernen „Town Houses“ und „Stadt villen“ der neuen innerstädtischen Bauprojekte am Hafen und auf industriellen Brachflächen. Besonderes Augenmerk legt Schubert auch auf Nutzungs- und Aneignungspraktiken und Interessenvertretungen der Bewohner. So bewirkten 1932 Mieterinitiativen in den Fal-

kenried-Terrassen in Eppendorf (1890-1903) die Sanierung ihrer maroden Wohnungen und in den 1970er Jahren den Erhalt der vom Abriss bedrohten Siedlung. Heute ist das genossenschaftlich verwaltete Quartier ein positives Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit von Mietern, Senat und Sanierungsträgern (S. 94-97). Gerade die innerstädtischen Siedlungen der Kaiserzeit haben im Zuge der Sanierung in der Regel deutliche Aufwertungen erfahren und gehören heute zu den attraktivsten Wohngebieten, was allerdings nicht selten mit einer Verdrängung der angestammten Bevölkerung verbunden ist. Daher wurden in einigen Gebieten Milieuschutzsatzungen erlassen (S. 100/105). Bei den Villenkolonien erfolgten die stärksten Nutzungsänderungen durch die Unterteilung der Häuser in mehrere Wohnungen und durch das Eindringen von Gewerbeunternehmen oder Konsulaten in die vormals reinen Wohngebiete. Auch der soziale Wohnungsbau der 1920er Jahre bietet bemerkenswerte Beispiele für das Neue Bauen in der Hansestadt; doch anders als beispielsweise in Berlin, wo die Fassaden zumeist weiß oder hell verputzt waren, setzten Architekten wie Fritz Schumacher in der Hansestadt traditionsgemäß auf dunkelrote Ziegel oder Klinker, die den Bauten wie in Barmbek-Nord (1926-1931) oder am Friedrich-Ebert-Hof in Altona (1928-1930) mit ihren streng kubischen Formen mitunter eine etwas düstere äußere Erscheinung geben (S. 160/169). Auch Kuriositäten hat Hamburg zu bieten, wie die Strohdachsiedlung am Tückobsmoor in Langenhorn von 1936: Zur Tarnung erhielten die für die Beschäftigten der nahegelegenen Rüstungsbetriebe errichteten Einfamilienhäuser Strohdächer, die eine bäuerliche Siedlung vortäuschen sollten. In unmittelbarer Nachbarschaft entstand kurz darauf eine kleine Siedlung im Schwarzwaldstil für die aus dem südlichen Schwarzwald nach Hamburg abgestellten Facharbeiter (S. 197/198). Exemplarisch beschreibt der Band im weiteren Verlauf die Wiederaufbauplanungen nach dem Krieg, die oft noch heute problembehafteten Trabantenstädte am Stadtrand sowie die teils peri-



pheren, teils innerstädtischen Bauprojekte jüngeren Datums, mit denen der jahrzehntelangen Stadtfucht begegnet und vor allem junge und einkommensstarke Familien zurück in die Stadt gezogen werden sollen.

Die Publikation bietet einen hervorragenden Überblick über die städtebauliche Entwicklung und den Wohnungsbau in der Hansestadt in den vergangenen 150 Jahren. Eindrucksvoll ist die architektonische und städtebauliche Vielfalt der vorhandenen Siedlungen. Zusätzlich lohnt sich auch ein Blick in den erwähnten Stadtführer von 1989, in dem weitere, vor allem kleinere Siedlungen und Gebäudeensembles vorgestellt werden. Dem im Vorwort erklärten Ziel, das Bewusstsein für hamburg-typische Wohnsituationen zu schärfen, kann der Band mit Sicherheit gerecht werden. Zudem bietet er eine Fülle von Anregungen für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema, da ein Teil der Siedlungen bisher wenig bekannt war und daher kaum systematisch aufgearbeitet ist. Darüber hinaus gibt er eine Orientierungshilfe für die eigenständige Erkundung der Wohnquartiere, denn bei der Lektüre des Buches verspürt der Leser unweigerlich den Wunsch, sich das eine oder andere Beispiel mit eigenen Augen anzuschauen.

*Thomas Wolfes, Berlin*

JAN VOLKER WILHELM, *Das Baugeschäft und die Stadt. Stadtplanung, Grundstücksgeschäft und Bautätigkeit in Göttingen (1861-1924)*, Göttingen: Verl. Vandenhoeck und Ruprecht 2006 (Studien zur Geschichte der Stadt Göttingen 24), 126 Abb., vier Farbtafeln, acht Tabellen, sechs Grafiken, 480 S., 39,90 Euro.

Dieses Werk ist eine grundlegende und beispielhafte Studie, die in übergeordneten mittelstädtischen Fragestellungen weit über die individuellen Entwicklungen in der Stadt Göt-

tingen hinausgeht. Die Arbeit beruht auf einem außergewöhnlich intensiven Quellenstudium, was sich in überaus reichen Quellenzitataten und entsprechenden umfangreichen Quellenhinweisen – die Vorgänge quellennah und belebend – bemerkbar macht. Veranschaulicht werden Planung und Architektur vornehmlich in zeitgenössischen Plänen, Aufrissen und Fotos, wozu auch nicht verwirklichte Entwürfe der meist stattlichen Villen gehören, was den realistischen Einblick in Lösungsmöglichkeiten und Entscheidungsprozesse erhöht. Einen wesentlichen Kern der Quellengrundlage bildet das weitgehend vollständige und großzügig zur Verfügung gestellte private Firmenarchiv der in der Zeit von 1861-1924 in Göttingen führenden Baufirma Conrad Rathkamp und Söhne, ein äußerst seltener Befund, dem ein tiefgreifender und anschaulicher Einblick in Bautätigkeit und Baugeschäft in seiner städtebaulichen Auswirkung zu verdanken ist.

Die Untersuchung dieses Firmenarchivs sowie auch – soweit wie möglich vergleichend – der übrigen fünf großen Baubetriebe in der Stadt geht in den Quellengrundlagen über diesen Bestand weit hinaus: mit der Auswertung der planungsbezogenen Archivalien des Stadtarchivs (Altes Aktenarchiv, Alte Hauptregistrator, Stadtbauamt) sowie des Amtsgerichts Göttingen. Damit wird thematisch in ganzem Umfang die Tätigkeit der Bauentwürfe, Bauausführung sowie auch der Grundstücksgeschäfte durch die Baufirma unmittelbar eingebettet in das städtebauliche Planungsgeschehen der Stadt selbst wie auch der vorgesetzten politischen wie polizeilichen Behörden in ihrer verordnenden wie auch kontrollierenden Funktion im Prozess städtebaulicher Entwicklung.

Der behandelte Zeitraum umfasst die entscheidende Phase der mit der Industrialisierung und den Eisenbahnan schlüssen (in Göttingen 1854) verbundenen stürmischen Entwicklung einer Bevölkerungszunahme, einer modernen Bautätigkeit und neuen Architektur, einer Expansion über die mittelalterlichen Befesti-

gungen hinaus, eines Druckes städtebaulicher Planung, Erneuerung und Erschließung sowie einer ganz neuen Anlage von Infrastruktureinrichtungen. Mit den Entwicklungssträngen wird allgemein bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zurückgegriffen, womit die frühneuezeitlichen Verhältnisse und der Prozess des Umbruchs zur Moderne grundlegend verfolgt werden. Erfasst wird auch noch das Ende der hier im Mittelpunkt stehenden kaiserzeitlichen Epoche mit dem Übergang von Bauentwurf und -gestaltung an Architekten sowie dem Bau- und Wohnungsmarkt an Baugenossenschaften in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg.

Wird ein chronologischer Ablauf in der Einzeldarstellung durchaus immer verfolgt, so ist die Gesamtdarstellung sehr sinnvoll und für eine allgemeine Nutzung der Arbeit äußerst hilfreich in sechs größere Themenblöcke gegliedert, die in sich dann weiter aufgeteilt sind:

1. Baubranche, Baugeschäft und Bauunternehmer in Göttingen, wobei das Baugeschäft Conrad Rathkamp und Söhne im Mittelpunkt der Untersuchung steht (Ausbildung, Schulung und Stilrichtung architektonischer Gestaltung, Erschließung von Neubaugebieten im Rahmen der Stadtplanung, Bauprojekte, ihre Durchführung und Bedeutung im Stadtbild, Entwicklung des Bau- und Grundstücksgeschäftes).

2. Baubehörden und Baugesetzgebung in ihrer Auswirkung auf die expandierende Stadtentwicklung (Magistrat und Stadtbauamt, Baupolizei und Baukommission, Bauvorschriften betreffend Bauerlaubnis, Lage, Konstruktion und Gestaltung).

3. Stadtplanung und städtebauliche Entwicklung im Rahmen der Stadterweiterung (Stadterweiterungsplan 1874 im Rahmen der Verkopplung der städtischen Feldmark (1875/79), Überplanung der Altstadt, Bebauungspläne 1899 und 1914, Entwicklungsplan 1925 und Wohnungsnot, wirksame Siedlungsideologien und Baugenossenschaften).

4. Tätigkeit der Baugeschäfte im Terraingewerbe, unter gut belegter besonderer Berücksichtigung des Baugeschäfts C. Rathkamp (Boden-

handel und Baulanderschließung, Grundbesitz von Stadt und Baugeschäften, Terraingesellschaften, Immobilienkrise).

5. Bautätigkeit und Architektur von Conrad Rathkamp und seinen Söhnen Robert und Wilhelm (Innen- und Außenstadt, Wohnhäuser – vornehmlich Villen, öffentliche und sonstige Bauten).

6. Auswirkungen und Bedeutung im Stadtbild, frühe und heutige denkmalpflegerische Bemühungen, Stellung im zeitgenössischen Städtebau mit der hervortretenden Göttinger Villenarchitektur der Zeit.

Die Darstellung lässt sich detailliert auf die Grundlage der Archivalien ein, auf die Verfolgung vieler einzelner Vorgänge im Geschäftsverlauf, aber vor allem auch auf Auseinandersetzungen mit Magistrat, Bauausschuss oder Stadtbaumeister sowie mit Baupolizei, Regierungsaufsicht in Hildesheim und dem preußischen Ministerium in Berlin. Damit wird ein realistisches und dynamisches Bild gezeichnet von dem Umgang, den Spannungen und Argumentationen der am Baugeschehen der Stadt beteiligten Gruppen und Personen, der raumwirksamen Akteure. Diese Tiefe und zugleich auch Breite der nachvollzogenen Vorgänge wirft ein durchaus auch kritisches und urteilendes Licht auf die Problemlösungen und Entscheidungen städtebaulicher Entwicklung einer äußerst wirksamen ersten Phase der baulichen Expansion. Zugleich werden hier jedoch auch Fragen und Problemfelder berührt, die durchaus in der allgemeinen Planungsgeschichte und im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung in Deutschland eine beachtliche Rolle spielen.

Die Entscheidungen und Leistungen der modernisierenden und expandierenden Stadtgestaltung in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wirken heute im zu erhaltenden und historisch bewusst zu pflegenden Stadtbild weiter und sind in ihrem Wert wesentlich begründet durch eine anschauliche Aufarbeitung ihrer geschichtlichen Hintergründe, die in Maßnahmen der Sanierung und Denkmalpflege einzugehen ha-

ben. Auch dieser Anwendungsbezug wird aus der vorliegenden Darstellung deutlich und wirkt allgemein anregend zur weiteren Forschung auf einem bisher noch kaum berührten Gebiet der Stadtgeschichte, aber auch auffordernd zu einer vermehrten zurückgreifenden Berücksichtigung im Planungs-, Sanierungs- und Entwicklungs-geschehen der Grundriss- und Bausubstanz der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Vollständige tabellarische Verzeichnisse der von der Baufirma Rathkamp und Söhne errichteten wie auch unter Denkmalschutz stehenden Bauten sowie eine Übersicht über die Grundstücksäufe und -verkäufe der Firma, Übersichten zu Wohnungsneubauten in Göttingen insgesamt, wie letztlich auch ein Personenregister tragen zu einer Nutzung als Nachschlagewerk bei. Anschaulich im topographischen Vergleich und Beleg sind die verkleinerten farbigen Originalpläne (Tafel 1-4) des Grundbesitzes (1913), der Bodenwertkarte (1913), des Bebauungsplanes (1914) sowie des für seine Zeit äußerst fortschrittlichen Entwicklungsplanes (1925) des hannoverschen Stadtplaners Ernst Vetterlein. Zusätzlich erschienen, aber im Werk nicht enthalten, sind aus der Quellenvorlage erarbeitete Pläne der Stadtfeldmark vor der Verkopplung und danach (1879), der Feldmark im Jahr 1927 sowie eine Kartenübersicht des erarbeiteten Gesamtbestandes der Grundstücksäufe und der erstellten Bauten der Firma Rathkamp.

Zu den vorbildlichen Besonderheiten, die über das Bild und die Vorgänge der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Göttingen hinausweisen und diese einbinden in den städtebaulichen Diskurs der Zeit gehören das Beispiel der führenden Rolle hervortretender Baumeister in Architektur und Städtebau vor dem Ersten Weltkrieg, ihre Orientierung und Schulung bei führenden auswärtigen Vertretern des Städtebaus (Konrad W. Hase, TH Hannover; Christian F.v. Leins, Stuttgart; Georg J.v. Hauberisser, München), die Mitgliedschaft von Wilhelm Rathkamp zur „Bauhütte zum weißen Blatt“ oder die Aufnahme der Formsprache des in

Norddeutschland weitverbreiteten Rundbogenstils, der niederländischen Renaissance sowie des Heimatschutzstils.

Ein Hinaustreten an die fachliche Öffentlichkeit wird deutlich in den vielfach belegten Urteilen zur Stadtentwicklung von Göttingen in Architekturzeitschriften (hier Sammlung von Belegen), in der Teilnahme der Stadt an der ersten deutschen Städtebauausstellung in Dresden (1903) sowie einer eigenen Göttinger Architekturzeitschrift „Haus und Heim“ (1913 ff.) und nicht zuletzt in der laufenden Rückversicherung und Umfrage des Magistrats bei anderen Städten bei vergleichbaren Entscheidungen und neuen Reglements.

Eigenständig vertretene Zielsetzungen werden herausgestellt in der Kritik am preußischen Fluchtliniengesetz, das die Erstellung von Generalbebauungsplänen behindere, in der geschickten Nutzung der Flurbereinigungsmaßnahmen zur Vorbereitung von Stadterweiterungsplänen, in dem Wechsel vom geraden und blockförmigen Leitbild der Straßenauslegung zu unregelmäßigen und geschwungenen Linienführungen, bei dem Versäumnis eines Innen- wie auch Außenringes und in der Opposition gegen die in Preußen ideologisch verfochtene Bevorrechtigung der Kleinhaussiedlung vor dem mehrgeschossigen Miethausbau nach 1918.

Die umfangreiche Studie ist eine anregende, gut lesbare Lektüre, sie fordert als Vorbild und hervortretende Leistung an der Forschungsfront zu weiteren Fallstudien zu den berührten Fragestellungen heraus, um damit letztlich zu übergeordneten vergleichenden Zusammenhängen der Geschichte des individuellen Städtebaus von Mittelstädten der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gelangen zu können. Die Arbeit bietet beispielhaft vielfache Anregungen zu begründenden Kriterien im Rahmen von Beurteilungen und Bewertungen topographischer baulicher Strukturen der städtischen Entwicklungsgürtel des 19. Jahrhunderts im Zuge der heutigen Stadtplanung und Denkmalpflege.

*Dietrich Denecke, Göttingen*

LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG,  
*Erhalt und Nutzung historischer Groß-  
festungen, Magdeburg 2006, 250 Abb.,  
540 S., 65,50 Euro*

Der Bedeutung des Themas entsprechen Umfang und Aufmachung des Werkes, das die Ergebnisse einer internationalen Fachtagung vom Juni 2005 in Magdeburg zusammenfasst. Bezeichnend ist bereits die Phalanx der Schirmherren: International Fortress Council, Deutsche Stiftung Denkmalschutz und Bundesstiftung Umwelt. Diese Zusammensetzung umgreift die Problematik von der Festungsforschung über die Denkmalpflege bis hin zu den Umweltfragen.

Es würde zu weit führen, sämtliche Beiträge zu würdigen. Erlaubt sei zunächst die Hervorhebung der Grundsatzbeiträge zu Großfestungen und Einzelanlagen (Neumann, Kupka). Wiedergegeben sind in dem Band die Beiträge und Ergebnisse von vier Arbeitsgruppen, in denen meist am Beispiel von Städten und Festungen die diffizilen Probleme herausgearbeitet und erläutert werden, z.B. Thorn (Narebski), Metz (Decker), Koblenz (Kraus, Kallenbach / Engelke), Spandau (Theissen), Köln (Meynen), Küstrin (Röder), Linz (Kleinhanns), Ulm (Freyber-

ger), Kiel (Dau-Schmidt), Mainz (Stapelmann), Kaunas (Vaskeliene), Kiew (Neumann). Natürlich werden jeweils im Zusammenhang mit unterschiedlichem Gewicht dabei auch die Fragen der Denkmalpflege, der Architektur und Bautechnik, der Nutzung (Konversion) und des Tourismus ausführlich behandelt. Einen besonderen Schwerpunkt bildet natürlich der Tagungsort Magdeburg (Beiträge u.a. von Mai, Weinreich, Möbius, Lohmann, Szibor) mit der verdichteten Problematik der Erhaltung, Nutzung, Pflege und städtebaulichen Einbindung seiner weitläufigen Festungsanlagen.

Die Herausgeberin hat im Verbund mit den Schirmherren und dem Land keine Kosten gescheut und dem Werk eine üppige Ausstattung mit Plänen, Zeichnungen und Fotos spendiert, die auch den Laien ansprechen werden. Abgerundet wird der Band durch eine ausführliche Bibliographie. Der „Vielzweckwaffe“, dem Mitautor, Bearbeiter des Bandes und Gesamtedakteur Hans-Rudolf Neumann ist zu dem eindrucksvollen und gelungenen Werk zu gratulieren.

Dieter Martin, Bamberg

