

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt

50. Jahrgang
3|2023



Gerd Kuhn / Susanne Dürr
Wohnoptionen heute

Annette Spellerberg u.a.
Wohnumfeld und
Umzugsbereitschaft

Heike Oevermann u.a.
Wohnen im Denkmal.
Partizipative Denkmalpflege?

Sarah Karic
Landesgartenschauen.
Format für Stadtentwicklung

Jan Riel u.a.
Autonomes Fahren.
Risiken und Chancen

Klaus Jan Philipp
Laudatio Otto-Borst-Preis 2023

Forum Stadt
Verlag

Forum Stadt



Vierteljahrszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

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

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

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

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

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

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

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

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

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Email: hans.schultheiss@email.de

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen

Website: www.forum-stadt.eu

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

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

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

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

Vertrieb:

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

Verlag:

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

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht un-
bedingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche Ver-
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts.
Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Her-
stellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung
in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung
online und offline. Alle in dieser Zeitschrift veröffentlic-
hten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheber-
rechts ohne schriftliche Genehmigung in irgendeiner Form
reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von
Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertra-
gen werden.

© 2023 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



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

Inhalt 3/2023

Abhandlungen

- Gerd Kuhn / Susanne Dürr*
Wohnoptionen heute 195
- Annette Spellerberg / Benjamin Stefan / Andreas Hartung*
Die Bedeutung des Wohnumfeldes für die Umzugsbereitschaft
der Babyboomer in Deutschland in verschiedenen Siedlungsräumen 207
- Heike Oevermann / Johanna Theresa Günzel / Kirsten Angermann*
Wohnen im Denkmal: Partizipative Denkmalpflege? 222
- Jan Riel / Kerstin Gothe / Alexa Maria Kunz*
Risiken und Chancen des Autonomen Fahrens. Eine verkehrliche,
städtebauliche und sozialwissenschaftliche Betrachtung 239
- Sarah Karic*
Landesgartenschauen. Ein typisches Format der ereignisorientierten
Stadtentwicklung in in Deutschland 251

Forum

- Klaus Jan Philipp*
Laudatio Otto-Borst-Preis 2023 267

Autorinnen / Autoren 272

Besprechungen

- HELMUT MEYER, Die kleine grosse Stadt.
Zürich im 20. Jahrhundert (*Dieter Schott*) 274
- HEIDEDE BECKER / JOHANN JESSEN (Hrsg.), Stadt und Planung.
Ein Lesebuch mit Texten aus 100 Jahren Städtebau;
- JOHANN JESSEN / STEPHAN REISS-SCHMIDT (Hrsg.), Die Deutsche Akademie
für Städtebau und Landesplanung 1975 bis 2022 (*Robert Kaltenbrunner*) 279
- NIELS GUTSCHOW / JÖRN DÜWEL, Gestaltung von Glück.
Architektur und Wohnen in jüngerer Zeit (*Robert Kaltenbrunner*) 282

Umschlag:

Schwäbisch Gmünd, „Remsstrand“, Stadtumbau des Bahnhofsareals
im Rahmen der Landesgartenschau 2014; Foto: *S. Karic*.

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache aus Gründen der Lesbarkeit:

Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

Wohnoptionen heute

Wohnen als soziale Praxis hat sich seit den letzten Jahren deutlich geändert. Durch den gesellschaftlichen Wandel, der zu einer Pluralisierung der Lebensweisen führte, setzte sich eine neue Wohnvielfalt durch. Die Menschen sind immer weniger darauf angewiesen, entsprechend ihres sozialen Status oder aufgrund normativer Vorgaben zu leben. Dadurch bildete sich ein Widerspruch zwischen homogenen Wohnformen und heterogenen Lebensformen heraus.

In den letzten Jahrzehnten veränderte sich zudem das Selbstverständnis von Planung und Architektur. Der normative Versuch, durch Architektur Gesellschaft gestalten zu wollen, schwindet. „Wohnen entsteht nicht aus einer Vorstellung von Gesellschaft – und umgekehrt: Die Gesellschaft hat heute keinen Entwurf für das Wohnen.“¹ Aufgrund des Vakuums muss der Versuch, Wohnen normativ zu fassen, scheitern. Gleichwohl wird im rechtlichen Sinne eine Wohnung weiterhin eindeutig definiert: Eine Wohnung ist demnach eine baulich getrennte, in sich abgeschlossene Wohn-Einheit, die über einen eigenen Zugang verfügt. „Um als Wohnung im Sinne des Gesetzes zu gelten, muss die Wohnfläche größer als 23 Quadratmeter messen.“² Ferner muss eine Toilette, Dusche oder Bad vorhanden sein. Die rechtliche Definition einer Wohnung beruhte auf der klaren Trennung der privaten von den öffentlichen Sphären und ist Ergebnis der Herausbildung neuer Wohnformen in der Industriegesellschaft. In der Phase der Urbanisierung bildete sich der Idealtypus des modernen Wohnens³ heraus, der auf der Enthäuslichung ehemaliger „Wohn“-Funktionen wie Kindererziehung, Krankheit oder Arbeit beruhte. Wie die Wohnfunktionen wurden auch die Funktionen der Stadt der Moderne – Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Verkehr – klar gegliedert. Heutige Entwicklungstendenzen des Wohnens

1 E. Hubeli, Die neue Krise der Städte, Zürich 2020, S. 25.

2 Vgl. www.juraforum.de/lexikon/wohnung [28.03.2023]: „Mehrere Zimmer können als unselbständige Wohneinheit bezeichnet werden, wenn die Einheit eindeutig baulich getrennt und vom übrigen Bereich abgeschlossen ist.“ Siehe auch: „Um eine selbständige Wohneinheit annehmen zu können, ist mindestens ein Aufenthaltsraum (zum Schlafen und Wohnen) erforderlich sowie Küche (Kochecke), Toilette und eine besondere Waschgelegenheit. Die Räume müssen eine Einheit bilden, jedoch ist kein eigener Zugang erforderlich.“

3 H. Häußermann/ W. Siebel, Soziologie des Wohnens, Weinheim 1996, S. 13.

revidieren diese Funktionstrennungen und erfordern einen erweiterten Wohnbegriff. Am signifikantesten äußert sich die Entwicklung wieder in der temporären Reintegration hybrider Arbeitsformen in den Wohnbereich. Mit diesem Wohnwandel verlieren nicht nur funktionale Trennungen ihre Bedeutung, sondern auch die Hierarchisierung und Zuordnung der Räume. Es werden die Sphären Öffentlichkeit und Privatheit sowohl innerhalb der Wohnung, als auch im Haus und Quartier, räumlich neu ausgebildet. Mit dem erweiterten Wohnbegriff geht, so unsere These, eine Vergemeinschaftung im Nahraum einher. Dieser Bereich – das Quartier oder die Dorfgemeinschaft – kann zur Lösung gesellschaftlicher Probleme aktiviert werden. Als Kristallisationspunkte bzw. Schrittmacher für eine bürgerschaftliche bzw. zivilgesellschaftliche Quartiersentwicklung gewinnen einzelne Wohnprojekte eine hohe Bedeutung. Der Zukunftshorizont öffnet sich jetzt und generiert Vielfalt.⁴

Die Frage der Zukunft des Wohnens muss sich klimatischen und wohnungswirtschaftlichen Herausforderungen stellen und dabei Fragen nach dem erforderlichen bzw. angemessenen Wohnflächenbedarf und nach einer sozial gerechten Wohnraumverteilung beantworten. Die Verpflichtung zu nachhaltigem Handeln erfordert auch eine Begrenzung des Wohnflächenbedarfs und eine Anpassbarkeit an lebensbiografische Veränderungen. Die Genossenschaft Warmbächli in Bern formuliert beispielsweise in ihren im Mai 2015 verabschiedeten Belegungsrichtlinien, dass „pro Person nicht mehr als 35 qm qualitativ gute Wohnfläche genutzt werden“⁵ sollen. Die Vorgabe, die sich an den Zielen der 2.000-Watt-Gesellschaft orientiert, bezieht neben den individuellen Flächen auch den prozentualen Anteil an Gemeinschaftsflächen ein. Im Vermietungsreglement der Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk1 in Zürich wird die Mindestzahl der Bewohnenden festgelegt, um „Weltverträglichkeit durch bewussten Ressourcenverbrauch“⁶ zu sichern – die Unterschreitung dieser Mindestbelegung kann bis zum Ausschluss aus der Genossenschaft führen.

Jüngere Alleinstehende und Familien leben durchschnittlich auf geringeren Flächen als Ältere in Wohneigentum. Auch Anstöße zur ausgeglichenen Verteilung von Wohnraum sind ein Beitrag zur Suffizienz und können Rotation in einem aktuell unbeweglichen Wohnungskarussell erzeugen: Die Hardtwaldsiedlung Karlsruhe eG bietet zum Beispiel als Anreiz zum Bezug einer kleineren Wohnung an, die Konditionen des „alten“ Mietvertrags mit geringerer Quadratmetermiete in eine kleinere, barrierefreie Wohnung mit höherem Standard zu übertragen.

4 S. Dürr/G. Kuhn, Wohnvielfalt. Gemeinschaftlich wohnen – im Quartier vernetzt und sozial orientiert, Wüstenrot Stiftung Ludwigsburg 2017.

5 www.warmbaechli.ch/static/website/download/Warmbaechli_Belegungsrichtlinien.pdf [07.08.2023].

6 www.kraftwerk1.ch/assets/Vermietungsreglement_Kraftwerk1.pdf [07.08.2023].

Der Bedarf an bezahlbarem Wohnungsbau in Deutschland bleibt hoch und ist durch die Migrationsbewegungen weiter gestiegen.⁷ Um den hohen Energieeinsatz im Baubereich zu reduzieren, steigt der Anspruch an die Nutzungsdauer von Gebäuden. Die Masse an Wohnungsneubauten, die in Reaktion auf gültige Marktgesetze und Förderkulissen und mehrheitlich nach veralteten Planungsleitbildern erstellt werden, wird zusätzlich zum schon vorhandenen Bestand einen Teil des zukünftigen Wohnungsbestandes und die Quartiere prägen.

Wenngleich die Wohnoptionen ausgesprochen vielfältig sind, lassen sich dennoch drei zentrale Handlungsfelder benennen: Zunächst sind neue Formen des Gemeinschaftlichen zu nennen, in denen sich soziale und räumliche Prozesse verflechten. Weiterhin oszillieren die Bereiche des Wohnens und des Arbeitens,⁸ und dies nicht erst seit der Corona-Pandemie. Und schließlich fördert die neue Optionalität Strategien der räumlichen Adaptivität.

Gemeinschaft und Gemeinwohl

Gemeinschaftliches Wohnen hat in Europa eine lange Tradition.⁹ So wurden besonders seit den 1970er Jahren Alternativen zum bürgerlichen bzw. sozialstaatlich regulierten Wohnungsbau entwickelt. Von diesen Wurzeln haben sich die heutigen Wohnprojekte deutlich entfernt. Jedoch bleibt die Frage weiterhin bedeutsam, ob neue Formen gemeinschaftlichen Wohnens und Lebens weiter nur auf „der Basis der gesicherten Privatsphäre“¹⁰ entwickelt werden können. Analog zur gesellschaftlichen Entwicklung sind nicht nur Prozesse der Diversifizierung und Öffnung festzustellen, sondern es findet auch ein Perspektivwechsel vom Privaten zum Öffentlichen statt.

In Zeiten angespannter Wohnungsmärkte bereichern und erweitern die Gemeinwohldiskussionen die Strategien zur Umsetzung sozial- und gemeinschaftsorientierten Wohnens. Beide Debatten, diejenige um eine zeitgemäße Ausgestaltung der Gemeinwohlorientierung und diejenige um bezahlbares Wohnen sind eng verknüpft und münden auch in der Frage, wie wir zukünftig wohnen werden. Der Gemeinwohlbegriff ist nicht abschließend definierbar, sondern steht für offene Prozesse. Diese Prozessoffenheit kennzeichnet aber ebenso gemeinschaftsorientiertes

7 Empirica schätzt den jährlichen Neubedarf auf ca. 400.000 Wohnungen, vgl. www.empirica-institut.de/fileadmin/Redaktion/Publikationen_Referenzen/PDFs/empi244rb.pdf, S. 2 [30.03.2023].

8 D. Lindner, Hybride Arbeitswelt, Empfehlungen für die Arbeit zwischen Home und Office, Wiesbaden 2022.

9 S. Schmidt/D. Eberle/M. Hugentobler (ETH Wohnforum) (Hrsg.), Eine Geschichte des gemeinschaftlichen Wohnens, Modelle des Zusammenlebens, Basel 2019.

10 M. Grundmann u. a. (Hrsg.), Soziale Gemeinschaften, Experimentierfelder für kollektive Lebensformen, Berlin 2006, S. 322.

Wohnen und soziale Stadtentwicklung. Alle nutzen die transformativen Kräfte gleichermaßen.¹¹

Neue Wohnoptionen emanzipieren sich immer weiter vom fixierten Blick auf das Wohl des Individuums und öffnen sich hin zur Gemeinschaft.¹² Dieser Perspektivwechsel stärkt zudem partizipative Ansätze innerhalb einer kooperativen Stadtentwicklung. Die neuen „Stadtmacher“ haben ihre Basis in den gemeinschaftlichen Wohnprojekten und agieren in der urbanen Nachbarschaft. Innerhalb der gemeinschaftsorientierten Wohnprojekte findet zudem ein Differenzierungsprozess statt: Während intentionale Gemeinschaften vorrangig eine interne Gemeinschaftsbildung anstreben,¹³ zielen urbane Gemeinschafts- und gemeinwohlorientierte Akteure nach Öffnung und Vielfalt. Orte der Gemeinschaft werden auch zu Orten des Quartiers, zu Immobilien für Viele. Mit der neuen Wohnungsfrage wird inzwischen auch die Forderung nach Inklusion und sozialem Zusammenhalt verbunden.

Gemeinschaftliches Wohnen ist das Gegenmodell zur Kultivierung des Privaten, wie es sich im Einfamilienhaus mit seinen klar definierten Grenzen darstellt. Der Wohnraum erfährt eine Differenzierung, indem sich Zonen des intimen Wohnens und Zonen des Übergangs auf vielfältige Weise herausbilden. Besonders der transformatorische Bereich von Gemeinschaft und Privatheit bedarf einer sorgfältigen Gestaltung.

Die Kultivierung der Übergänge betrifft sowohl die abgeschlossene Individualwohnung in Gemeinschaftsprojekten, als auch explizit gemeinschaftsorientierte Wohnformen, wie die Clusterwohnungen.

Für die heutige Architektur der Übergänge stehen im Wohnungsbau die Laubengänge. Laubengänge dienen nicht nur der kostengünstigen Optimierung der Erschließung, sondern sie werden zu transitorischen „Erweiterungs“-Zonen des privaten Wohnens. Sie bilden neue Spielorte und offene Kommunikationsräume. Die Erweiterung reiner Verkehrsflächen erfordert jedoch eine größere Tiefe der Laubengänge, um die unterschiedlichen Nutzungen zu ermöglichen.

Die Optionsräume der Gemeinschaft sind vielfach nutzungs offen – können auch als Kommunikationsräume oder Gästezimmer genutzt werden – und sich in allen

11 In der Präambel der „Neuen Leipzig-Charta“ wird auf die transformative Kraft der Städte verwiesen. „Wir, die für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister, einigen uns auf die Neue Leipzig-Charta, die die Gemeinwohlorientierung in den Fokus rückt und dafür die transformative Kraft der Städte nutzt.“ Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Verabschiedet beim Informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020, S. 1.

12 Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.), Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung, Bonn 2020.

13 H. Feldmann, Praxishandbuch Leben in Gemeinschaft, Partizipativ planen, bauen und wohnen, München 1922.



Abb. 1: Laubengang als Kommunikations- und Erschließungszone; Stadterle Basel; Foto: Stefan Mertens.

Hausebenen befinden. Hausinterne Gemeinschaftsräume werden bevorzugt im Obergeschoss platziert, wie beispielsweise im Gleis 21 in Wien. Quartiersoffene Räume befinden sich in der Regel im Erdgeschoss. Im demnächst errichteten Wohnhochhaus der Züricher Traditionsgenossenschaft abz wird im Kochareal eine vertikale Nachbarschaft durch einen über mehrere Stockwerke verbindenden Gemeinschaftsbereich geschaffen.

Die unterschiedlichen Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs stellen für das Gemeinwesen bedeutsame „Third Places“¹⁴ dar. Als Lebens- und Handlungsräume sind besonders die Quartiere, so Markus Menzl, „zu einer ‚emanzipatorischen Leitidee‘ geworden“.¹⁵

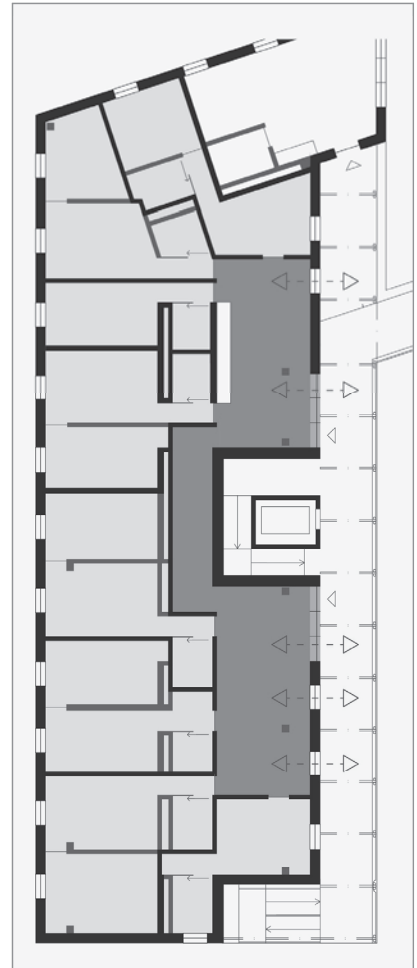


Abb. 2: Grundriss der Clusterwohnung in der Stadterle Basel; hellgrau: Wohnen, dunkelgrau: Gemeinschaft; Grafik: S. Dürr / G. Kuhn.

14 E. W. Soja, *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Malden (Mass.) 1996.

15 M. Menzl, *Nachbarschaft und Quartier in der Stadtentwicklung*, in: *Handbuch Stadtsoziologie und Stadtentwicklung*, hrsg. von I. Brechner / A. Göschel / W. Matthissen, Baden-Baden 2020, S. 251.

Produktives Wohnen

Leise und emissionsarme Produktionsweisen, robotisierte Fabrikation, die Digitalisierung und die Coronakrise – nicht als Auslöser, aber als Katalysator – haben zu einschneidenden Veränderungen in der Arbeitswelt geführt. Damit ergeben sich vielfältige Chancen, Arbeit wieder in die Stadt zu integrieren, neue Raumkonzepte oder Organisationsstrukturen zu entwickeln, aber auch Standorte verändert zu bewerten. Nicht nur der Wohnbegriff öffnet sich um die alltagsverändernde Komponente der Arbeit, sondern vor allem die Stadt und das Quartier können durch die fundamentalen Veränderungen zu einem vielfältigen, lebendigen und anregenden Lebensmittelpunkt transformiert werden. „Die Produktive Stadt“¹⁶ wird im europäischen Leitdokument „Neue Leipzig-Charta“ als eine von drei zukunftsrelevanten Dimensionen benannt und zum Beispiel auch mit dem experimentell orientierten Format der IBA in Stuttgart, dem kommunalen und regionalen Handeln vorangestellt.

Die mögliche Atomisierung der Funktion Arbeiten und damit die Chance der Einbettung in verschiedene räumliche, funktionale, soziale und atmosphärische Kontexte verstärken die Relevanz der Betrachtung nicht nur in Bezug auf das Wohnen. Arbeit kann zukünftig wahlweise an unterschiedlichsten Orten – in der Wohnung, hybrid im Büro oder fußläufig erreichbar im Quartier – stattfinden.

Die Möglichkeit der Arbeit im Homeoffice wurde als neue Chance betrachtet, den Stadt-Land-Gegensatz abzuschwächen. Neue Studien zeigen allerdings, dass Menschen, die temporär in Homeoffice arbeiten, längere Pendelstrecken auf sich nehmen. Die Vorzüge des Homeoffice, gemessen an einer erhöhten Wohnzufriedenheit, zeigen sich besonders für Menschen die in einem urbanen Wohnumfeld leben und weniger in ruralen Räumen.¹⁷ Von den vielen möglichen räumlichen Ebenen und inhaltlichen Aspekten der Integration neuer Arbeits- und Wohnformen werden nachfolgend nur einige stellvertretend herausgegriffen.

Exemplarisch neue Formen einer „produktiven Wohnung“ wurden in der Basler Genossenschaft „Coopérative d’ateliers“ realisiert. Die Zonen von Wohnen und Arbeiten wurden klar getrennt und durch Flure oder Sanitärräume verbunden. Kennzeichnend ist die Nutzungsoffenheit und Ausbaufähigkeit der Räume. Auch innerhalb neuer Wohnformen, wie etwa jener der Clusterwohnungen, können sich Raumangebote für Arbeiten und Wohnen ergänzen.

Grundsätzlich bildet sich also eine Vielfalt an Raumqualitäten und Organisationsstrukturen heraus, die vom Homeoffice im privaten Raum bis hin zu fußläufig erreichbaren Coworking-Angeboten im Quartier reichen. Meist in Erdgeschoss

16 Neue Leipzig-Charta (s. A 11), S. 18.

17 J. Schreiner u. a., Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende, in: Forum Wohnen und Stadtentwicklung vhw 3 (2023), S. 161.

platziert und häufig gekoppelt mit Gastronomie bieten die Coworkingspaces eine sinnvolle Alternative zu strapaziertem privatem Wohnen.

Bereits mit dem Bedeutungsgewinn der sogenannten Kreativen Klasse haben sich in den Städten nach der Jahrtausendwende, als signifikante Orte des Arbeitens und des Wissenshandels, die „Dritten Arbeitsorte“ (z. B. Cafés, Bibliotheken) im Stadtkontext herausgebildet.

Die Nachjustierung der Nutzungsmischung im Rahmen der Transformation der Stadt ist radikal im Fluss – die Reintegration der Arbeit ist auf allen Maßstabsebenen und in allen Bereichen der Stadt Teil davon. Dies betrifft neben der Rückkehr des Arbeitens in den Wohnbereich auch zum Beispiel die regional und quartierbezogen zu treffende Entscheidung, wieviel Büroflächen zukünftig an welchem Standort gebraucht werden.

Mit dem Leerstand in zuvor dienstleistungsorientierten Quartieren und dem gleichzeitig hohen Bedarf an Wohnraum bietet auch die notwendige Modernisierung von zentral gelegenen Großkomplexen der 1970er Jahre Anlass für ortsbezogene differenzierte Antworten. Ausgehend von der Umnutzung des Bestandes können so gemischte, lebendige Quartiere entstehen: Ein den Fluss Seine begleitender Bürokomplex am Quais des Carrières in Paris wird zu ca. zwei Dritteln als Wohnungsbau umgenutzt – Wohnen und Arbeiten bleiben weiterhin benachbart, das Erdgeschoss zum Flussufer wird zugänglich gemacht durch kleinteilige Gewerbenutzungen. Auch die zuvor repetitive, großformatige und wenig plastische Fassadenstruktur zum öffentlichen Raum erhält einen lebendigen Charakter, wird vielschichtig und offensichtlich für eine alltägliche Inanspruchnahme gestaltet.

Auch in neuen Stadtquartieren spiegelt die hervorgehobene zentrale Position von Dienstleistungsgebäuden die Zielsetzung eines produktiven, kollaborativen und kreativen Quartiers. Im Sonnwendviertel Ost in Wien ist der „Stadtelephant“ als modernes Zunfthaus platzbegleitender Hochpunkt und aktive Quartiersmitte. Die Sparte der Architektur vereint die Nutzenden. Raumhöhen von 3,20 m und die Erschließung

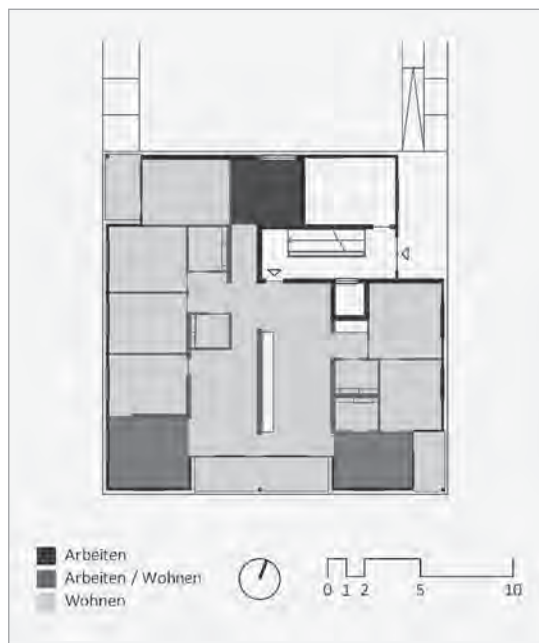


Abb. 3: Arbeiten in der Clusterwohnung, Teigi, Kriens.
Grafik: S. Dürr / G. Kuhn.

erlauben zukünftigen Nutzungswandel. Eine gemeinsame Kantine belebt den Platz und öffnet das Haus zum Quartier.

Für Starter wurden in den „Quartiershäuser“ kleine Gewerbeeinheiten zu günstigen Mieten realisiert. Im Sonnwendviertel Ost entsteht eine enge Verflechtung zwischen den sozialen und gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss.

Das Zusammenspiel unterschiedlicher Nutzungen im Quartier bedarf einer Orchestrierung. Im Bewerbungsschreiben für das Kochquartier in Zürich wurde deshalb von einer orchestrierten Vielfalt gesprochen und die unterschiedlichen Nutzungen gemeinsam von den verschiedenen Akteuren koordiniert.

Adaptives Wohnen

In Kontrast zum schon gebauten Wohnraumangebot verändert sich die Gesellschaft dynamisch: Nach den regelhaften Erwerbs- und Lebensbiographien des Industriezeitalters mit seinen sozial definierten Grenzen der Phasen Kindheit, Familienzeit und Ruhestand zeigen die Lebensläufe und damit Lebensformen heute eine hohe Diversität und Veränderungsgeschwindigkeit auf. Die aktuellen Neubauten, und vor allem die Umbauten in der trägen Masse der schon gebauten Stadt, müssen sich zukünftig der sozialen Dynamik auf verschiedenen Maßstabsebenen anpassen können. Strategien der räumlichen Adaptivität, die Notwendigkeit der Wandelbarkeit von Wohnung, Haus und Quartier erhalten einen hervorgehobenen Stellenwert im Rahmen der Planung und Nutzung.

Die Vielfalt an Lebensformen erfordert ein breites Angebot: Die „bauliche Vorsorge“ greift von kleinen Maßnahmen oder Raumeinheiten über Wohnungs- und Hausstrukturen bis hin zu Eingriffen, die das Quartier prägen. Schon die bewusste Setzung einer Tür schafft Möglichkeiten: Zwischen zwei Wohneinheiten kann sie nach Verabredung geöffnet werden und Care-Arbeit im Alltag erleichtern. Das Schalt- oder Jokerzimmer bietet je nach Positionierung und Ausstattung Optionen: Es kann als eigenständige Raumeinheit einer benachbarten Wohnung zugeschlagen werden und damit flexibel eine familienbiographische Dynamik bedienen. Ebenso kann die Raumeinheit temporär als Singlewohnung oder unabhängiger, nutzungsneutraler Raum genutzt werden. Je nach Lage im Haus beinhaltet dieser räumliche Baustein auch die Möglichkeit zur Öffnung. Er wird Schnittstelle und Begegnungsort zur Erschließung, geöffnet zur gemeinsamen Dachterrasse ins Haus oder im Erdgeschoss Richtung Quartier. Ebenso können kollektiv genutzte Räume nach vorheriger Vereinbarung temporär in das Karussell der Wohnnutzung integriert werden: ein geplanter Coworkingspace kann vorübergehend als Wohnung, ein Kinderwagen-Abstellbereich zur Sauna oder Werkstatt ausgebaut werden.

Eine Vielfalt an Wohnungsgrößen unterstützt vor allem bei großen Wohnprojekten eine hausinterne soziale Mischung und zukünftig im Quartier das lebenslange Wohnen über alle Generationen hinweg. Schon die durchdachte Lage bestimmter Wohnungsgrößen zueinander eröffnet Optionen in der Erst- wie auch in den Folgebelegungen: eine Single-Wohnung neben einer großen Familienwohnung ist jeweils unabhängig vermietbar, die räumliche Nähe könnte aber auch generationenübergreifend nachbarschaftlich genutzt werden oder ergänzender Wohnraum für Pflegende sein. Nicht nur die unterschiedliche Zimmerzahl, sondern auch verschiedene Zuschnitte und räumliche Charakteristika der Wohnungen fördern ein dauerhaft sozial gemischtes und intergeneratives Miteinander und damit das zukunftsfähige Quartier: Offene Wohnungstypen mit Küche, Essen und Wohnen in räumlichen Zusammenhang bieten Schnittstellen zur Gemeinschaft. Eher introvertierte Grundrisse schaffen mit der Trennung zwischen Küche und Wohnen zwei Lebenswelten. Beide Grundrisstypen bedienen unterschiedliche Wohnbedürfnisse.

Mit den „Treppenzimmern“ wird von der jungen Genossenschaft „Kooperative Großstadt“ eine interessante Grundrissvariante entwickelt. Diese Treppenzimmer können jeweils unterschiedlichen Wohnungen zugeschlagen werden, oder als „neutraler“ Raum eine gemeinsame Nutzung finden.

Im Rahmen der Bauproduktion ist die Berücksichtigung von Lebenszyklen – von Materialien oder technischen Systemen – anerkannt als relevantes Entscheidungskriterium des nachhaltigen Bauens. Die Gesetze der Zeit erfordern auch im Bereich des Wohnens erhöhte Aufmerksamkeit und bieten ein hohes Potenzial zur Suffizienz. Als relevante Zielvorgabe erzeugen sie eine veränderte nachhaltige Planungsmentalität: Nicht nur ein Idealzustand wird Grundlage der Bauausführung, sondern ein baulicher Rahmen, der nachweisbar Ausgangssituation für unterschiedliche Nutzungsszenarien ist. Auch die Infrastruktur des Hauses – das Tragwerk, Haustechnik und der Sanitärausbau – muss diese verschiedenen Szenarien ermöglichen. Die zukünftige bauliche Anpassung an veränderte Tatbestände ist nur bei maximaler Reduktion des Anpassungsaufwandes realistisch.

Unterschiedliche Fluktuationszyklen schaffen den Rahmen für eine Vielfalt an Wohnexperimenten. Aktuell entstehen innovative Grundrissentwicklungen und Hauskonzepte – auf der Suche nach weiterer Flexibilisierung und in Reaktion auf zeitlich verschobene Raumbedarfe verschiedener Nutzergruppen. Die neuen adaptiven Strategien unterscheiden sich von jenen der 1970er Jahre, in denen technische Lösungen im Vordergrund standen. Inzwischen werden traditionelle Wohnformen geöffnet und überlagert. Eine Bandbreite an Alternativen zeigt sich in Lysbüchel-Süd, dem von mehreren Genossenschaften bebauten Areal der Stiftung Habitat in Basel. Das Haus Abakus, geplant von dem jungen Basler Büro Stereo Architektur als Teil des Miethäusersyndikats, kann sich zum Beispiel den Bedürfnissen der Bewohner-

schaft durch die Koppelung von Familienwohnen und Wohngemeinschaft anpassen. Geschossweise organisierte „Rumpfwohnungen“¹⁸ wachsen und schrumpfen in Reaktion auf die höhere Fluktuation in der hausübergreifenden und vertikal organisierten Treppenhaus-WG. Zur Straße gelegen sind vier gleiche und damit vielseitig nutzbare Räume wahlweise Teil der Familienwohnung oder der WG. Die Wohngemeinschaft mit einem Gemeinschaftsraum im Erdgeschoss und die Familienmitglieder teilen sich Garten, Dachterrasse und Erschließung. Das offene Treppenhaus erschließt ebenso alle Balkone zum Innenhof, von hier erlauben Fenster in die Küchen Blickkontakte. Die Flexibilität zwischen den Wohnformen erzeugt eine dem Wandel unterworfenen, und doch intensive Hausgemeinschaft. Aus den Entweder/Oder-Entscheidungen der Schaltzimmer werden offene und hybride Strukturen.

Mit der „Notwendigkeit einer nachhaltigen Transformation“¹⁹ vor dem Hintergrund des Klimawandels wird der Umgang mit dem Baubestand zu einer zentralen Aufgabe. In diesem Kontext sind in Bezug auf das adaptive Wohnen weitere Aspekte relevant: Altbauten können zum Beispiel niedrigschwellige Raumreserven für Übergänge bieten – als Ausweichraum für Jugendliche, in Trennungsphasen oder als temporärer Arbeitsort. Nicht ausgebaute Dachräume, eine Unterkellerung oder unsanierte Gebäudeteile schaffen die Möglichkeit, spontan und mit wirtschaftlich überschaubarem Aufwand auf Bedarfe zu reagieren, die aus einer lebensbiographischen Dynamik im Wohngebäude entstehen.²⁰ Dieser Raumluxus des Bestands steht aber nicht nur für Bewohner, sondern auch für neu entstehende Quartiere zur Verfügung. So können Nutzungen, die in konventionellen, kostengünstigen Wohnungsbauten keinen Platz finden, in Bestandsgebäude platziert werden. Dazu zählen bei dem genossenschaftlichen Projekt Warmbächli in Bern beispielsweise im (Edel)Rohbau belassene Lückenräume, der Quartiersraum, eine Kita und ein soziales Restaurant.²¹

Nicht nur baulich, sondern auch organisatorisch werfen der Bedarf nach unterschiedlichen Zeithorizonten und die Anpassbarkeit des baulichen Rahmens neue Fragen auf. Die zeitliche Definition von Miet- oder Nutzungsvereinbarungen erweitert sich. Temporäre Flexibilität und dauerhafte Verlässlichkeit stehen in gegenseitiger Spannung. Vermietungsphasen, um die Bewohnerschaft von Großwohnformen zueinander finden zu lassen, verlängern sich. Die Vielfalt an Raumangeboten mit erhöhter Flexibilität – Gästewohnen, Schalt- und Jokerzimmer, Cluster- und Großwohnungen oder temporäre Wohnformen oder gar der Selbstausbau im Rohbau –

18 Vgl. <http://stereo-architektur.ch/index.php?view=projects> [30.03.2023].

19 BBSR (s. A 12), S. 6

20 Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), Familien in gemeinschaftlichen Wohnformen, Bonn 2021.

21 Planungsleitfaden der Wohnbaugenossenschaft Warmbächli, www.warmbaechli.ch/static/website/download/Warmbaechli_Planungsleitfaden_v2.0.pdf [29.03.2023].

erfordern eine zunehmende Bandbreite an Regelungen. Juristische Personen werden Mietnehmende: Ein Verein mietet die Räume für eine Wohngemeinschaft. Mietverträge mit geringen Verbindlichkeiten sind gewünscht, Sicherheiten, Kündigungsfristen und Mietdauer sind zu überprüfen, die Rückgabe zu klären. Abrechnungsmodelle können zusätzliche Angebote oder den Grad der Einrichtung der Räume berücksichtigen. Aus dieser neuen Beweglichkeit im Bereich der Organisation können Impulse auf andere Bereiche des Wohnens übertragen werden.²²

Auch die Entwicklung der Organisationsstrukturen spiegelt die Erweiterung des Maßstabs von der Wohnung über das Haus bis zum Quartier. Der Wunsch nach lebenslangem Wohnen im Quartier erfordert über die einzelnen Bauherrschaften hinweg verlässliche Verabredungen im Quartier und damit ein Quartiersmanagement, das die Themen („Wohnen im Quartier ein Leben lang“) auch wirklich aufnimmt und in der Bauplanung umsetzt.

Diese baulichen wie organisatorischen Experimente und Entwicklungen berücksichtigen Erkenntnisse, die auf der Evaluierung des Gebauten, der Auswertung der alltäglichen Wohnerfahrung und der Umsetzung des Anspruchs nach Flexibilität aufbauen. Erfahrungswerte aus der Bewirtschaftung und Ergebnisse aus Befragungen bilden die Grundlage von notwendig vorausschauendem Planen und Handeln. Gemeinwohlorientierte Bestandhalter besitzen damit eine belastbare Grundlage für Innovation, aber auch die Verpflichtung, die Evaluierungsergebnisse innovativ zu deuten.

Fazit

Neue Optionen haben die Dimensionen des Wohnens deutlich verschoben. Die Idee des Wohnens ist nicht mehr vorrangig auf die Wohnung fokussiert, sondern auf die soziale Praxis des Wohnens selbst.

Die Aufhebung von normativen Wohnstandards und die Erweiterung der funktionalen Zuordnungen der Räume verändern die Raumstrukturen. Neue Raumstrukturen führen zu neuen Raumnutzungen. Die räumliche Abschließung der funktionalen Küche beispielsweise, die in der Phase der klassischen Moderne zum Laboratorium der modernen, aber sozial isolierten Hausfrau werden sollte („Frankfurter Küche“), wird aufgehoben. Räumlich gehen Nahrungszubereitung und das gemeinsame Essen in den Wohn- und Lebensbereich über. „Verschämte“ Orte, wie das Bad oder die Toilette, öffnen sich und werden zu Räumen der Entspannung und Körperpflege. Andere Räume, wie das Schlafzimmer, bleiben aber weiterhin intime Orte.

22 S. Dürr/G. Kuhn, Wohnoptionen – gemeinschaftsorientiert, produktiv, adaptiv, Wüstenrot Stiftung Ludwigsburg 2021.

Es bilden sich also Refugien des Privaten im inneren Bezirk der Wohnung heraus und andere Bereiche der transformativen Öffnung. Diese Übergangsbereiche ermöglichen Begegnungen. Neue Wohnoptionen können demnach auch als Angebot zum kommunikativen Handeln verstanden werden.

Sinnvoll erscheint es, einen erweiterten Wohnbegriff anzuwenden, da die Qualität des Wohnens nicht nur durch die Qualität der Wohnungen, sondern immer stärker auch durch die soziale Attraktivität der Quartiere bestimmt wird. Führte vor einigen Jahrzehnten das Unwohlsein mit der klassischen Moderne regressiv zu einer Rückbesinnung auf das Konstrukt der „europäischen Stadt“, so kehren sich die Leitbilder um. Die Stadt wird zum Ort der Transformation. Dabei wird auch die historische Zäsur zwischen Stadtentwicklung und Hochbauplanung überwunden.

Die neuen Raumoptionen des Wohnens und kooperative Quartiersentwicklungen sind zwei Seiten der gleichen Medaille und beruhen auf den Grundsätzen des Zusammenlebens und -arbeitens sowie des Teilens. Wichtig werden Kooperationsvereinbarungen, die etwa zwischen den Kommunen und Bauenden (Genossenschaften, Bauträgern etc.) getroffen werden können oder konsortiale Abstimmungen zwischen den verschiedenen Akteuren. Funktionale Diversität und Wohnvielfalt erfordern neue Wege der Prozessgestaltung. Diese ist nicht mehr linear, sondern verläuft zwischen verschiedenen Gruppen. Laien oder „Experten vor Ort“, müssen ebenso wie Planende, Fachexperten und Verwaltungsmitarbeiter offen für kommunikative Aushandlungsprozesse bleiben.

Die angespannte wirtschaftliche Situation im Bau- und Kreditwesen – mit erhöhten Finanzierungskosten, Lieferunsicherheiten und gestiegenen Baupreisen – gefährdet gerade im bezahlbaren Wohnungsbau die sozialstaatlichen Zielsetzungen. Eine extreme Kostenorientierung verengt Spielräume und erschwert Strategien im gemeinschaftsorientierten, produktiven und adaptiven Wohnen. Die gewünschte Erstellung von Gewerbe- oder Optionsräumen, aber auch von sozialen Quartiersräumen, führt zu zusätzlichen Unsicherheiten in bereits gefährdeten Projekten. Da die Abfolge von Krisen zum bestimmenden Merkmal geworden ist, besteht keine Zukunftsfähigkeit ohne neue adaptive Strategien.

Diese Strategien müssen zu Vernetzungen der Akteure führen und zu einer kuratierten Programmierung des erweiterten Wohnens. Das lebendige Quartier wird zur Matrix der kooperativen und transformativen Stadt und ist gleichermaßen ein wohnkulturelles Experimentierfeld.

Annette Spellerberg / Benjamin Stefan / Andreas Hartung

Die Bedeutung des Wohnumfeldes für die Umzugsbereitschaft der Babyboomer in verschiedenen Siedlungsräumen

***Ergebnisse einer repräsentativen Untersuchung
in sieben Modellkommunen***

1. Einleitung

Die Mobilitätsbereitschaft der Babyboomer-Jahrgänge wird im Kontext der Wohnungsnot in vielen Kommunen diskutiert. Vor allem in Ballungsräumen und Universitätsstädten sind die Mieten stark gestiegen, und vor allem Familien bereitet es Probleme, eine Wohnung mit angemessener Zimmerzahl und Wohnfläche zu finden. Umzüge von älteren Alleinwohnenden oder Zweipersonenhaushalten aus sehr großen Wohnungen werden daher als Potenzial gesehen, um jüngeren Generationen Zugang zu Wohnraum zu erleichtern. Aus dieser Perspektive steht nicht zuletzt die Kohorte der Babyboomer im Fokus und es stellt sich die Frage, inwieweit die Babyboomer umzugsbereit sind. Die aktive Familienphase der heute etwa 60jährigen ist häufig abgeschlossen, und mehrheitlich verbleiben die Ein- bzw. Zweipersonenhaushalte in der großen Familienwohnung wohnen.¹ Auch in Anbetracht der Suffizienz-Debatte und steigender Energiekosten kann angenommen werden, dass die Quote der Haushalte steigt, die bereit sind, aus großen in kleinere Wohnungen zu wechseln. Umgekehrt ist jedoch seit Jahren der Preisdruck in der Mehrzahl der Städte sehr hoch und das Angebot an Wohnungen niedrig, so dass das Umzugsgeschehen geringer als im letzten Jahrzehnt ausfällt. Eine passende Wohnung mit adäquaten Preis-Leistungsverhältnis in gewünschter Lage beziehen zu können, ist unter aktuellen Bedingungen sehr schwierig zu realisieren. Häufig bleibt nur ein Umzug in das Umland, so dass die Suburbanisierung vorangetrieben wird, oder auch ländliche Wohnlagen

1 *Körper-Stiftung und Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, Ageing in Place: Wohnen in der altersfreundlichen Stadt. Kommunale Strategien für die Babyboomer-Generation, Hamburg 2022; J. Zimmerli/A. Seifert, Wohnen ältere Menschen (wo)anders? Sozialräumliche Aspekte des Wohnens in Stadt und Kanton Zürich, Zürich 2012.*

in das Blickfeld rücken.² Die Lebensverhältnisse, unter anderem das Wohnumfeld, werden in nicht urbaneren Räumen von vielen älteren Menschen offensichtlich als erstrebenswerter angesehen. Dieser positive Faktor mindert die Umzugsbereitschaft außerhalb der Großstädte und verstärkt die Prozesse der Suburbanisierung bzw. Periurbanisierung der Älteren.

Inwieweit die Kohorte der Babyboomer auf die Trends auf dem Wohnungsmarkt und wohnungspolitische Debatten reagiert, ist bislang nicht bekannt. Sowohl über die konkreten Umzugsraten und Umzugsdistanzen der Babyboomer als auch über die Umzugsmotive liegen nur vereinzelte Informationen vor.³ In diesem Beitrag geben wir auf Basis von empirischen Umfragen in sieben Modellkommunen in urbanen, suburbanen und ländlichen Siedlungsräumen Informationen zur subjektiven Umzugsbereitschaft der geburtenstarken Jahrgänge von 1955 bis 1969, die im Jahr 2022 53 bis 67 Jahre alt waren. Bekannt ist, dass die insgesamt vergleichsweise geringe Umzugsbereitschaft nach Siedlungsräumen differenziert, denn in ländlichen Räumen ist die räumliche Mobilität schon aufgrund des Eigentümeranteils geringer als in städtischen.⁴ Uns interessiert in diesem Beitrag, inwieweit die Bewertung des unmittelbaren räumlichen Wohnumfelds neben haushaltsbezogenen, wohnungsbezogenen oder sozialstrukturellen Gründen ein Umzugsmotiv in den verschiedenen Siedlungsräumen darstellt.

2. Babyboomer in der Bundesrepublik

Mit den Babyboomern sind die geburtenstarken Jahrgänge in der Nachkriegszeit gemeint, die je nach Nation unterschiedliche Zeiträume und Gipfel der Geburtenrate umfassen. In West- wie in Ostdeutschland lag der Gipfel des Booms im Jahr 1964, in dem etwa 1,4 Mio. Lebendgeborene verzeichnet wurden.⁵ Die genaue Abgrenzung der Kohorte differiert jedoch und bleibt häufig vage: „In Deutschland begann sie (die Phase, Anm. A.S.) ab Mitte der Fünfziger und endete um die Mitte der

2 B. Adam / J. Gödecke-Stellmann / G. Sturm, „Divergenzen und Konvergenzen in Großstadregionen – kleinräumige Analysen“, BBSR-Analysen KOMPAKT 01, Bonn 2015; vgl. C. von Malottki / R. Sabel-feld / H. Joosten, „BDP-MOSAIC“ – ein milieubasiertes Prognosemodell für kleinräumige Wohnstandort- und Wohnformenentscheidungen, in: DGD / BBSR-Dezembertagung, Der demografische Wandel, Berlin 2019; N. Stawarz / M. Rosenbaum-Feldbrügge, Binnenwanderung in Deutschland seit 1991: Aktuelle Analysen und Befunde, in: Bevölkerungsforschung Aktuell 2 (2020), S. 3-7.

3 K. Friedrich / F. Ringel, Kontinuität und Wandel der Zielgebietspräferenzen und Motive älterer Binnenwanderer, in: Stadtforschung und Statistik 2 (2022).

4 O. Causa / J. Pichelmann, Should I stay or should I go? Housing and residential mobility across OECD Countries, in: OECD Economics Department Working Papers 34 (2020), S. 5-71.

5 Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, <https://www.bib.bund.de/DE/Fakten/Fakt/F01-Lebendgeborene-Geburtenziffer-ab-1841.html> [23.03.2023].

Sechzigerjahre“.⁶ Das Statistische Bundesamt nennt die Jahrgänge 1956-1965.⁷ In unserer Studie beziehen wir uns auf die 1955 bis 1969 Geborenen, deren Jahrgänge jeweils mehr als 1,11 Millionen Lebendgeborene aufwiesen.⁸

In Westdeutschland waren die Nachkriegsjahrzehnte durch das sogenannte Normalarbeitsverhältnis der Männer und das Hausfrauendasein bzw. Teilzeitbeschäftigung der Frauen geprägt. Die Sozialisationsbedingungen und Berufsverläufe der Babyboomer in der DDR unterschieden sich hiervon deutlich. Männer wie Frauen waren zum überwiegenden Teil Vollzeit erwerbstätig.⁹ Der Zusammenbruch der DDR und der Fall der Mauer bewirkte im Osten eine Deindustrialisierung, eine Entwertung von Qualifikationen und hohe Arbeitslosigkeit vor allem von Frauen, während sich für Westdeutsche ganz neue Betätigungsfelder eröffneten. Heute steht ein Großteil der Babyboomer noch im Berufsleben, der Übergang in den Ruhestand ist aber bereits von einem Viertel der Männer und einem Drittel der Frauen vollzogen¹⁰ (im Jahr 2020 waren lediglich 3,2 Prozent der 55- bis unter 65jährigen arbeitslos¹¹). In West- und Ostdeutschland existieren vor allem im Hinblick auf die Armutsraten deutliche Differenzen (Ostdeutschland 18 Prozent der Frauen, 22 Prozent der Männer; im Westen 10 Prozent der Frauen und 7 Prozent der Männer¹²).

Die Babyboomer wuchsen zudem in Zeiten einer kulturellen Öffnung auf, in der eine größere Vielfalt an Haushaltskonstellationen etabliert wurde, und die zunehmende weiterführende Bildung führte zu Umzügen jenseits der Heimatregion.¹³ Für die häufige unfreiwillige Mobilität bildet Scheidung eine wesentliche Größe, die in der Bundesrepublik bei den Babyboomern bei 17 Prozent liegt (4 Prozent sind bereits verwitwet).¹⁴

Von den Babyboomern leben 55 Prozent im Wohneigentum (nach dem SOEP 2019), dies ist ein ebenso hoher Anteil wie in der Vorgängerkohorte der 1950-1954 Ge-

6 B. von Becker, *Babyboomer*, Die Generation der Vielen, Frankfurt 2014, S.17.

7 Statistisches Bundesamt, zit. n. Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1131350/umfrage/bevoelkerung-nach-geschlecht-und-generation/> [23.03.2023].

8 Statistisches Bundesamt, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/bevoelkerung-altersgruppen-deutschland.html> [23.03.2023].

9 Vgl. K. Schulze Buschhoff, Haushalts- und Erwerbskonstellationen in der Bundesrepublik: Pluralisierung in West und Ost?, in: W. Zapf/ R. Habich (Hrsg.), *Wohlfahrtentwicklung im vereinten Deutschland*, Berlin 1996.

10 *Demografieportal*, <https://www.demografie-portal.de/DE/Fakten/erwerbstaetigenquote-aeltere.html;jsessionid=B9567D12AD3E45FBB3EED69344586583.intranet231> [23.03.2023].

11 *bpb*, <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61724/arbeitslosenquoten-nach-bildung-und-alter/> [23.03.2023].

12 U. Ehrlich/ C. Vogel, Babyboomer in Deutschland: Erwerbsverhalten, ehrenamtliches Engagement, Fürsorgetätigkeiten und materielle Lage, in: dza-aktuell: Deutscher Alterssurvey 1 (2018), S. 10-12.

13 S. Menning/ E. Hoffmann, Die Babyboomer: Ein demografisches Portrait, in: *Report Altersdaten 2* (2009), S. 20 ff.

14 Eigene Berechnung auf Basis des SOEP v36.

borenen. In Westdeutschland liegt der Anteil um elf Prozentpunkte höher als in Ostdeutschland, aber immerhin haben 47 Prozent der 1955 bis 1969 Geborenen in den ostdeutschen Ländern Wohneigentum erwerben können.¹⁵

3. Umzugsgründe und hemmende Faktoren

Bei Unzufriedenheit mit den Wohnbedingungen ist für die Entscheidung umzuziehen wichtig, ob ein passendes Wohnungsangebot verfügbar ist, dass die materiellen Ressourcen für einen Wohnungswechsel ausreichen und die Fähigkeit gegeben ist, die räumliche Mobilität physisch zu bewältigen (packen, renovieren, einrichten, ummelden, etc.). Eine anvisierte subjektive Verbesserung der Wohnsituation ist für einen freiwilligen Umzug die zentrale Grundlage der Entscheidung, z. B. im Hinblick auf ausreichende Wohnfläche oder die Seniorenfreundlichkeit der Wohnung und des Wohnumfeldes, das Zusammenleben mit einem Partner oder einer Partnerin, der Erwerb von Wohneigentum, usw.¹⁶ Eigentümerinnen und Eigentümer ziehen auch aus diesen Gründen nur sehr selten um, sie sind typischerweise sehr zufrieden und mit dem Erwerb ihrer Immobilie häufig am Ende ihrer Wohnbiografie angelangt. In Anbetracht der rasant gestiegenen Preise auf dem Wohnungsmarkt und einem eingeschränkten Angebot wird es zudem zunehmend schwierig, Umzugswünsche in Ballungsräumen zu realisieren.

Ein EU-Vergleich der Umzugsraten und Umzugsmotive ergab für alle Altersgruppen, dass wohnungsbezogene (Eigentümerwerb, Wohnungsverbesserung, Nachbarschaft, Wohnkosten), familienbezogene (Heirat, Partnerschaft, Haushaltsgründung, Partnerin oder Partner folgen, Versorgung) und berufliche Gründe (neuer oder anderer Arbeitsplatz, Wechsel in den Ruhestand) die Haupteinflussfaktoren für räumliche Mobilität sind.¹⁷ Umzüge werden dabei nicht immer freiwillig vorgenommen. Bei einkommensschwachen Haushalten, nach Scheidungen und nach beruflichen Veränderungen finden häufiger unfreiwillige Umzüge statt.¹⁸ Demografische und sozialstrukturelle Faktoren stehen somit in einem engen Zusammenhang mit der Möglichkeit umzuziehen, und es ist zu erwarten, dass Babyboomer allein aufgrund ihrer soziodemografischen Zusammensetzung in den verschiedenen Siedlungsräumen ein spezifisches Umzugsverhalten an den Tag legen. Aus diesem Grund berück-

15 *Ebda*, S. 31.

16 *M. Jokela*, Personality traits and reasons for residential mobility: Longitudinal data from United Kingdom, Germany, and Australia, in: *Personality and Individual Differences* 180 (2021), S. 1-6; *Postadress*, So zieht Deutschland um. Die Umzugsstudie 2021. Gütersloh 2021; *C. von Malottki/R. Sabelfeld/H. Joosten* (s. A 2), S. 97-98.

17 *O. Causa/J. Pichelmann* (s. A 5); *BMVBS/BBR* (Hrsg.), *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte für Suburbanisierung*, Bonn 2007, S. 9.

18 *C. von Malottki/R. Sabelfeld/H. Joosten* (s. A 2), S. 99.

sichtigen wir diese Faktoren bei unseren weiteren Untersuchungen der subjektiven Umzugsbereitschaft.

Mit steigendem Alter und bei hohem Wohlstand sind Mobilitätsraten insgesamt vergleichsweise gering. „Individuals aged between 54 and 66 years are more than 40 percentage points less likely to move relative to individuals aged between 25 and 35“.¹⁹ Insgesamt zogen von den über 50jährigen etwa 2 Prozent pro Jahr um (Wert für 2019²⁰), wobei seit der Corona-Pandemie der Wert wieder sinkt.²¹ Dabei sind die Haushalte in ländlichen Regionen weniger mobil als in städtischen. Nicht zuletzt sind die räumlichen Bindungen, die Erinnerungen, die Familienbiografie und die sozialen Netze am Ort die zentralen hemmenden Faktoren für räumliche Mobilität. So sind Umzugshilfen und Appelle zum Wohnungsaustausch bislang eher bedeutungslos geblieben. „Junge Alte“ bewerten ihre Wohnsituation und die Ausgestaltung ihres Wohnumfeldes größtenteils als positiv, so dass sie insgesamt mit ihrem Wohnstandort sehr verbunden und sesshaft sind.²²

Die Wahl eines neuen Wohnstandorts wird ebenfalls durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst, neben der Wohnungsgröße und dem Preis-Leistungsverhältnis entscheidet die Lage – und damit das Ziel-Wohnumfeld – über das Attraktivitätspotenzial.²³ Haushalte, die aufs Land ziehen, suchen typischerweise einen unmittelbaren Zugang zu Grün- und Freiflächen sowie Entfaltungsmöglichkeiten für (kleinere) Kinder.²⁴ Haushalte, die in das suburbane Umland von Städten wechseln, bewerten vor allem die Umweltbedingungen, die ruhige Wohnlage und Spielmöglichkeiten für Kinder positiv, während die ÖPNV-Anbindung negativ bewertet wird. In städtischen Räumen wird umgekehrt das Angebot an Verkehrsmitteln und geringere Fahrzeiten, das kulturelle und gastronomische Angebot sowie Dienstleistungen aller Art geschätzt.²⁵ Ältere Haushalte nennen folgende Anforderungen an einen Wohnstandort Stadt: eine barrierearme Wohnung, sehr gute ÖPNV-Verbindungen, fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung, mittlere Wohnungsgröße, ein attraktives Wohnumfeld und Sauberkeit.²⁶ Bei umgezogenen Haushalten der 60 bis 69jährigen sind laut

19 O. Causa/J. Pichelmann (s. A 5), S. 10.

20 H. Sulak/C. Fiedler/S. Klüsener/E. Loichinger, C.K. Spieß/N. Stawarz/M. Weinmann, Demografischen Wandel neu entdecken, Wiesbaden 2022, S. 12.

21 F. Osterhage/J. Albrecht, Schwankungen – Verschiebungen – Brüche: Veränderungen beim bundesweiten Wanderungsgeschehen in den vergangenen zwei Jahrzehnten, in: ILS- Trends 3 (2021), S. 6.

22 L. Amrhein/K. Falk/J. Heusinger u.a., Die Jungen Alten II. Aktualisierte Expertise zur Lebenslage von Menschen im Alter zwischen 55 und 65 Jahren (Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung, Bd. 50), Köln 2019, S. 154.

23 BMVBS/BBR (Hrsg.) (s. A 18), S. 9.

24 Ebda., S. 102.

25 Ebda., S. 102.

26 Ebda., S. 183.

einer Studie in den Großräumen Darmstadt und Halle wohnungs- und umweltbezogene Faktoren wichtiger als bei den über 70jährigen, bei denen soziale Gründe und Unterstützungsbedarf im Vordergrund stehen. Vor diesem Forschungshintergrund gehen wir davon aus, dass die Bewertung des Wohnumfeldes eine bedeutende Rolle bei der Mobilität bzw. Immobilität der Babyboomer spielt.

Aktuell ziehen westdeutsche Personen über 50 Jahre, die über Gemeindegrenzen hinweg wandern, jedoch seltener in Großstädte, sondern vor allem in kleinere städtische Kreise oder ländliche Räume, was als Periurbanisierung gekennzeichnet werden kann. Über 65jährige Ostdeutsche weisen umgekehrt – auch aufgrund von Rückwanderungen – einen positiven Saldo bei den Großstädten und ein negatives bei Umlandgemeinden und peripheren ländlichen Räumen auf.²⁷

4. Empirische Analysen zu Babyboomern in sieben Modellkommunen

Eine teilstandardisierte Befragung der Babyboomer sowie der vorhergehenden und nachfolgenden Kohorte bildete einen Schwerpunkt der stadtsoziologischen Arbeiten im inter- und transdisziplinären Forschungsprojekt „Ageing Smart – Räume intelligent gestalten“.²⁸ Die Befragung in sieben Modellkommunen richtete sich an die 50- bis 75-jährigen, die mittels einer Zufallsstichprobe aus dem Melderegister ausgewählt wurden.²⁹ Die Rücklaufquote betrug 25 Prozent, insgesamt haben 5.059 Personen teilgenommen, davon waren 3.099 Babyboomer.

4.1 Beschreibung der sieben Modellkommunen

Die Modellkommunen wurden nach den Siedlungsräumen urban, suburban und rural ausgewählt. Dabei werden sowohl ländliche Kommunen (Geisaer Land, Verbandsgemeinde Kusel-Altenglan) als auch suburbane Räume (Verbandsgemeinde Nieder-Olm, Remshalden) und Großstädte (Jena, Kaiserslautern, Mannheim) aus insgesamt drei Bundesländern (Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Thüringen)

27 N. Stawarz / M. Rosenbaum-Feldbrügge (s. A 2), S. 5, Anm. 21; N. Stawarz / M. Rosenbaum-Feldbrügge (s. A 2), S. 47-48.

28 Da sehr viele Babyboomer in den kommenden Jahren in den Ruhestand übertreten, sind Kommunen gefordert, Wohnstandorte und Versorgungsstrukturen anzupassen. Ziel des Projektes ist, ein intuitiv nutzbares, digitales Entscheidungsunterstützungssystem zu entwickeln, mit dessen Hilfe Infrastrukturen und Dienstleistungen reflektiert werden können. Das datenbasierte System soll Akteure in Kommunen über die Lebenssituation der Babyboomer informieren und helfen, die Angebote und Dienstleistungen vor Ort nachfragegerecht, tragfähig und zukunftsorientiert zu planen. Die sieben Modellkommunen unterstützen das Projekt und tauschen sich mit den insgesamt zehn wissenschaftlichen Teilprojekten über Daten, Handlungserfordernisse, Ergebnisse, Schwerpunktsetzungen aus.

29 Es wurde ein Papierfragebogen per Post zugesandt. Dieser konnte direkt zurückgesendet oder online über einen beiliegenden QR-Code ausgefüllt werden. Aus organisatorischen und methodischen Gründen konnten die Befragung nicht in allen Kommunen gleichzeitig ablaufen, wodurch sich der Befragungszeitraum von Juli bis Oktober 2022 erstreckte.

	urban			suburban		rural	
	Kaisers- lautern	Mann- heim	Jena	Nieder- Olm	Rems- halden	Kusel- Altenglan	Geisa Stadt
Geburtsjahr 1955 -1970 (in %) **	20,9	20,1	16,8	24,4	23,1	26,4	22,8
Bevölkerung (in Tausend) **	99,6	309,7	110,7	33,5	14,1	23,1	7,1
Wanderungssaldo (je 1000 Einw.) ¹ *	4,0	4,9	0,04	0,5	5,2	1,7	2,8
Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (in %) *	31,2	18,5	18,1	65,0	58,3	79,6	80,5
Mittlere Haushaltsgröße **	1,7	1,6	1,8	2,4	2,2	2,3	2,4
Bodenfläche gesamt (in qkm) ***	140	145	115	73	15	180	126
Naturnahe Fläche (je Einw. in qm) ***	21	20	19	52	29	262	453
Erholungsfläche (je Einw. in qm) ***	36	34	91	43	16	124	203
Pendlersaldo ² **	31,8	32,0	26,7	-95,3	-78,9	-50,9	-48,3
Kaufkraft je Einwohner (in 1000 €) **	23,0	23,0	22,8	29,9	28,4	23,0	22,4

Tab. 1: Ausgewählte Raumindikatoren der Modellkommunen;

Daten: Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (INKAR);

¹ Zuzüge - Fortzüge / Einwohner x 1.000; ² Einpendler - Auspendler / Beschäftigte am Arbeitsort x 1.000; *2019; **2020; ***2021

abgedeckt. In Tabelle 1 wird eine kurze Beschreibung der sieben beteiligten Modellkommunen präsentiert. Dafür werden die Daten des INKAR-Atlas für Regionalindikatoren genutzt, der vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) zur Verfügung gestellt wird. Der Anteil der Babyboomer³⁰ variiert zwischen knapp 17 und 26 Prozent und ist in den urbanen Kommunen, dabei insbesondere in Jena, am geringsten. Den größten Anteil verzeichnet Kusel-Altenglan in der Westpfalz. In absoluten Zahlen leben die meisten Babyboomer (etwa 62.000) in Mannheim.

Alle betrachteten Gemeinden wachsen durch Zuzüge (positiver Wanderungssaldo), am stärksten jedoch Remshalden und Mannheim. Dabei muss die damit verbundene wachsende Wohnungsnachfrage in Remshalden zu einem erheblichen Teil durch Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern gedeckt werden, die über 58 Prozent des Bestandes ausmachen. In der hier untersuchten größten Stadt Mannheim sind dies im Vergleich nur knapp 19 Prozent. Die Struktur des Wohnungsbestandes korrespondiert mit den mittleren Haushaltsgrößen, denn größere Haushalte tendieren zum Leben in suburbanen und ruralen Gebieten mit einem größeren Angebot an Ein- und Zweifamilienhäusern.

Die Wohnqualität in den jeweiligen Modellkommunen lässt sich unter anderem an dem Zugang zu Natur- und Erholungsflächen ablesen. Dieser ist selbstverständlich in ruralen Regionen mit Abstand am höchsten. Der Zugang zu Erholungsflächen

30 Wegen der in INKAR gesetzten Altersgrenzen ist die Definition leicht abweichend von der im Projekt angewandten.

unterscheidet sich in urbanen und suburbanen Siedlungsräumen jedoch nicht graduell: Die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete ist im urbanen Jena dank seiner Lage im Saaletal zum Beispiel besser als im suburbanen, in einem Agglomerationsgebiet liegenden Remshalden.

Während urbane Siedlungsräume die Pendler anziehen (positiver Pendlersaldo), gehören vor allem suburbane Siedlungsräume zu den Arbeitskraftspendern. Nieder-Olm ist als Wohnstandort aufgrund der Nähe zu den Wirtschaftsstandorten Mainz/Rhein-Main-Gebiet und Remshalden aufgrund der Nähe zu Stuttgart attraktiv. In beiden suburbanen Kommunen liegt die Kaufkraft deutlich über der in den urbanen und ländlichen Kommunen.

4.2 Ergebnisse der Umfrage zur Umzugsbereitschaft in sieben Modellkommunen

4.2.1 Umzugsbereitschaft, Umzugsgründe und Bewertung des Wohnumfeldes

Die Bereitschaft umzuziehen, wurde in der Befragung mittels der Frage „Können Sie sich vorstellen umzuziehen?“ erfragt. Die Befragten konnten mit „Nein“, „Ja, ich werde vielleicht umziehen“, „Ja, ich werde mit Sicherheit umziehen“ und „Ja, ich suche bereits nach einer neuen Wohnung“ antworten. Die generell Umzugsbereiten wurden dann in Form einer Mehrfachnennung mit 23 Antwortmöglichkeiten nach ihren Umzugsgründen gefragt.

Die Einschätzung des Wohnumfeldes wird zum einen über eine siebenstufige Skala zur Zufriedenheit mit der Wohngegend erfasst, zum anderen wurde die Zufriedenheit mit zwölf einzelnen Aspekten des Wohnumfeldes über eine fünfstufige Zufriedenheitsskala abgefragt. Hierunter fallen u. a. die Einkaufsmöglichkeiten, die Versorgung mit Allgemeinärzten, die Umweltqualität, die Zusammensetzung der Nachbarschaft und die Barrierefreiheit. Für unsere Analysen sind ferner die Variablen Eigentümer / Mieter und der Gebäudezustand relevant. Neben standarddemografischen Merkmalen wurde auch erfasst, ob die Befragten bereits im Ruhestand sind.

Die Mehrheit der befragten Babyboomer in allen Modellkommunen kann sich nicht vorstellen umzuziehen (vgl. Tabelle 2), dies gilt insbesondere in den ruralen Siedlungsräumen (70 Prozent und 89 Prozent). Die Umzugsbereiten sind seltener im Ruhestand, wohnen seltener im Eigentum und verfügen über eine höhere Bildung und ein höheres Haushaltseinkommen als die Sesshaften. Die Umzugswilligen leben auch seltener in einem Gebäude in gutem Zustand und häufiger allein. Diese Tendenzen gelten in den Kommunen in unterschiedlichem Maße.

Als häufigster Grund für einen möglichen Umzug wird in allen Kommunen der Wunsch nach einer altengerechten und barrierefreien Wohnung genannt. Danach folgt die Aussage „Wohnung, bzw. Haus zu groß“ (vgl. Tabelle 3).

Die Bedeutung einzelner Umzugsgründe unterscheidet sich nach den jeweiligen Infrastrukturen und Gelegenheiten. Eine fehlende Gesundheitsversorgung, schlechte

	urban			suburban		rural	
	Kaisers- lautern	Mann- heim	Jena	Nieder- Olm	Rems- halden	Kusel- Altenglan	Geisaer Land
Nein	58	54	63	56	64	70	89
Ja, ich werde vielleicht umziehen	31	35	27	35	27	26	9
Ja, ich werde mit Sicherheit umziehen	8	7	7	7	9	4	1
Ja, ich suche bereits eine neue Wohnung	3	4	3	1	1	1	1
N	373	280	260	601	528	395	261

Tab. 2: Umzugsvorhaben der Babyboomer nach Modellkommunen (in %);

Datenbasis: *Stadtsoziologie RPTU Kaiserslautern-Landau*, Wohnen, Alltagsgestaltung und Lebensqualität von Babyboomern am Wohnort 2022.

Nahversorgung und die gewünschte Nähe zu Kindern werden von den Befragten aus ruralen Kommunen im Vergleich zu den übrigen Gründen häufiger angegeben. In den urbanen Siedlungsräumen sind die schlechte Umweltqualität und der hohe Anteil an Migranten in der Wohngegend wichtigere Umzugsmotive als auf dem Land. Lärm und die gewünschte Nähe zu Freunden sind in den suburbanen Räumen häufiger vertreten.

Die allgemeine Zufriedenheit mit der Wohngegend unterscheidet sich zwischen den einzelnen Kommunen hingegen nur im geringen Maße (vgl. Abb. 1). Der Anteil der Babyboomer, die mit ihrer Wohngegend „ganz und gar zufrieden“ oder „zufrieden“ sind liegt zwischen 60 und 70 Prozent. 17 bis 22 Prozent geben an, dass sie „eher zufrieden“ sind.

Ein deutlich differenziertes Bild liegt bei den Einzelaspekten vor. Die Zufriedenheit mit den sozialen Aspekten der Wohngegend (bspw. sozialen Einbindung, Ansehen/Ruf der Wohngegend, nicht tabellarisch ausgewiesen) ist in der Regel in allen Kommunen hoch und unterscheidet sich nur geringfügig, während die Ausstattung mit Angeboten (Gastronomie, Freizeitmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten) entsprechend der Zentralität der Kommunen starke Unterschiede aufweist. Bei Letzteren ist die Zufriedenheit in urbanen Räumen höher als in suburbanen und deutlich höher als in ruralen.

4.2.2 Die Bewertung des Wohnumfeldes als Umzugsmotiv

In diesem Beitrag untersuchen wir, ob die Umzugsbereitschaft der Babyboomer sich zwischen Siedlungsräumen unterscheidet und ob solche Unterschiede auf die individuelle Bewertung des Wohnumfeldes zurückzuführen ist. Aus technischer Sicht wird von einer Mediation gesprochen. Eine Mediation besteht, wenn eine Variable (der Mediator, hier Zufriedenheit mit der Wohngegend als Indikator für die Bewertung des Wohnumfeldes) einen Teil des Effektes einer unabhängigen Variable (hier

	urban			suburban		rural	
	Kaisers- lautern	Mann- heim	Jena	Nieder- Olm	Rems- halden	Kusel- Altenglan	Geisaer Land
Altengerechte/barrierefreie Wohnung	1	1	1	1	1	1	1
Wohnung ist zu groß	2	3	4	2	2	2	4
Nähe zu Kindern	6	5	2	5	6	5	2
Andere Gründe	3	7	3	4	4	6	12
Lärm	4	2	6	3	5	12	7
Schlechte Nahversorgung	9	20	9	11	3	3	6
Wohnung ist zu teuer	5	8	5	12	11	8	16
Zusammenziehen mit Partner	10	11	8	6	14	10	11
Fehlende Gesundheits- versorgung	15	22	13	10	8	4	3
Erwerb von Wohneigentum	7	10	7	7	7	16	24
Nähe zu Freunden	14	16	12	8	10	13	10
Krankheit	18	15	18	14	15	7	5
Schlechter baulicher Zustand des Gebäudes	11	6	21	19	13	11	15
Schlechte Umweltqualität	13	4	20	9	12	23	18
Hoher Migrantenanteil in der aktuellen Wohngegend	8	9	10	21	17	17	19
Ich fühle mich in x nicht wohl	17	13	11	15	9	20	22
Ärger mit den Nachbarn	20	18	17	13	19	9	13
Eigene berufliche Gründe	16	21	19	18	16	18	9
Wohnung nicht schön genug	19	17	16	22	21	14	8
Wohnung ist zu klein	12	12	15	17	23	19	21
Nähe zu Eltern	21	14	14	16	18	22	20
Ich möchte zur Miete wohnen	22	19	22	20	20	15	14
Berufliche Gründe des Partners/der Partnerin	24	24	24	23	22	21	17
Zu wenig Leute meines Alters	23	23	23	24	24	24	23

Tab. 3: Rangfolge der Umzugsgründe von umzugsbereiten Babyboomern nach Modellkommunen;
Datenbasis: *Stadtsoziologie RPTU Kaiserslautern-Landau, Wohnen, Alltagsgestaltung und Lebensqualität von Babyboomern am Wohnort 2022*. Rangfolge nach Häufigkeit der Nennung.

	urban			suburban		rural	
	Kaisers- lautern	Mann- heim	Jena	Nieder- Olm	Rems- halden	Kusel- Altenglan	Geisaer Land
Zufrieden und bereit umzuziehen	40	43	31	33	31	22	7
Unzufrieden und bereit umzuziehen	56	56	60	70	50	52	29
N	365	279	456	598	525	389	225

Tab. 4: Umzugsbereitschaft nach (Un-)Zufriedenheit mit der Wohngegend der Babyboomer und getrennt nach Modellkommunen (in %);

Datenbasis: *Stadtsoziologie RPTU Kaiserslautern-Landau, Wohnen, Alltagsgestaltung und Lebensqualität von Babyboomern am Wohnort 2022*. Zufriedenheit, 7er Skala. Zufriedenen 6 und 7 zusammengefasst, unzufriedenen Werte 1 – 4, 5 nicht enthalten. Lesehilfe: Von den zufriedenen Babyboomern zeigen in Kaiserslautern 40 Prozent und von den unzufriedenen 56 Prozent eine vorwiegend abstrakte Umzugsneigung.

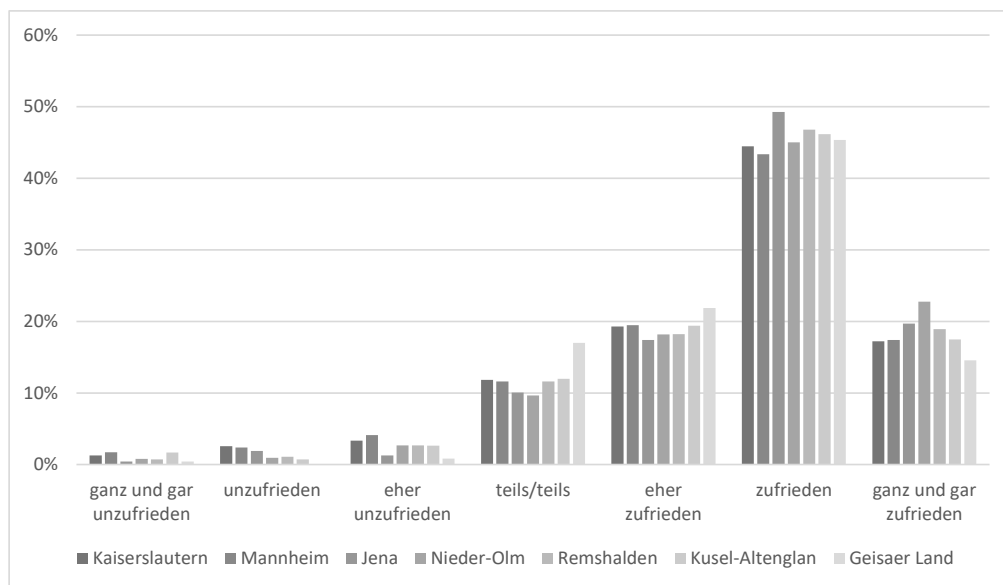


Abb. 1: Zufriedenheit mit der Wohngegend der Babyboomer nach Modellkommunen;

Datenbasis: *Stadtsoziologie RPTU Kaiserslautern-Landau, Wohnen, Alltagsgestaltung und Lebensqualität von Babyboomern am Wohnort 2022.*

Siedlungsraumtyp) auf eine abhängige Variable (hier Umzugsbereitschaft) vermittelt. Wäre das statistisch der Fall, kann geschlossen werden, dass Babyboomer in verschiedenen Siedlungsräumen ihre Wohngegend unterschiedlich bewerten und *deswegen* lieber umziehen oder nicht umziehen wollen.

Bivariat korreliert die Umzugsbereitschaft mit der Zufriedenheit mit der Wohngegend in jeder Modellkommune. Aus Tabelle 4 ist zu erkennen, dass die Umzugsneigung bei den Zufriedenen niedriger ist als bei den Unzufriedenen.

Die tabellarischen Ergebnisse deuten bereits auf eine Bedeutung der Bewertung des Wohnumfeldes für die Umzugsbereitschaft der Babyboomer hin. Um die mögliche Mediation zu analysieren und zu quantifizieren, berechnen wir daher in einem weiteren Schritt ein multivariates Strukturgleichungsmodell (SEM).³¹ Eine multivariate Modellierung ist auch deswegen wichtig, weil wir damit für die haushaltsbezogenen und sozialstrukturellen Eigenschaften der Babyboomer kontrollieren können.

Die Ergebnisse der Mediationsanalyse lassen sich am besten in einem Pfaddiagramm darstellen (vgl. Abb. 2). In einem Modell mit einer unabhängigen kategorial-

31 J.F. Hair/G. Hult/G.T.M., Ringle u.a., *Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) Using R. A Workbook*, Cham 2021.

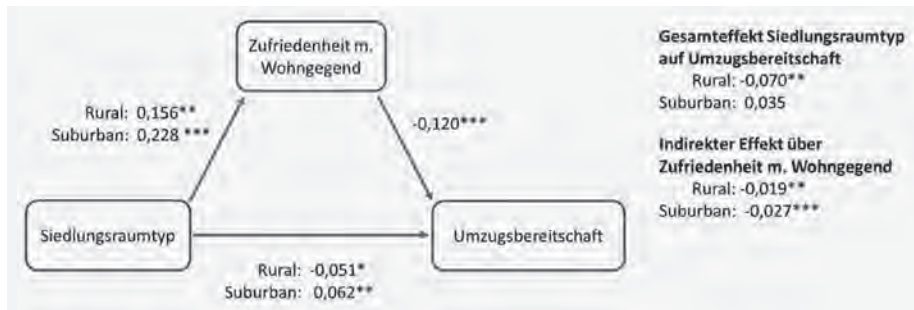


Abb. 2: Einfluss von Siedlungsraumtyp und Zufriedenheit mit der Wohngegend auf die Umzugsbereitschaft; Datenbasis: *Stadtsoziologie RPTU Kaiserslautern-Landau, Wohnen, Alltagsgestaltung und Lebensqualität von Babyboomern am Wohnort 2022*. Berechnung der Pfade: lineares Modell; Referenz Raumtyp: urban; Kontrollvariablen: Geschlecht, Ruhestand, finanzielle Situation, Bildung, Haushaltskonstellation, Eigentum, Zustand des Gebäudes; CFI: 0,995; * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$

len Variablen muss eine der Kategorien als sogenannte Referenz behandelt werden, dies ist hier der Siedlungsraumtyp *urban*. Die Einflüsse der Raumtypen *rural* und *suburban* werden also immer im Vergleich zu Großstädten gemessen.

Würden wir die medierende Rolle der Zufriedenheit mit der Wohngegend ignorieren, so ergäbe sich ein Gesamteffekt des Siedlungsraumtyps auf die Umzugsbereitschaft. Insgesamt gibt es keine signifikanten Abweichungen zwischen suburbanen und urbanen Modellkommunen (Koeffizient von 0,035, aber p-Wert von größer als 0,05), Babyboomer in ruralen Kommunen haben jedoch eine niedrigere Umzugsbereitschaft als die in den Großstädten (Koeffizient von -0,070 mit einem p-Wert von kleiner als 0,01).³² Wird die Zufriedenheit mit der Wohngegend berücksichtigt, so verbleibt ein direkter Resteffekt (unterer Pfeil). Man würde in den ruralen Kommunen trotzdem weniger wahrscheinlich (und zwar mit 5 Prozentpunkten weniger) umziehen. In den suburbanen Kommunen dagegen würde mit höherer Wahrscheinlichkeit (und zwar mit 6 Prozentpunkten, signifikant mehr) als in den Großstädten umgezogen. Das wäre der Effekt des Siedlungsraumtyps, wenn die Zufriedenheit mit der Wohngegend überall gleich wäre.

Babyboomer bewerten sowohl in ruralen als auch in suburbanen Kommunen ihre Wohngegend positiver als in den urbanen (und zwar sind sie im Mittel 15,6 bzw.

³² Weil um und Umzugsbereitschaft und Zufriedenheit mit der Wohngegend als binär gemessen werden, können die Effekte als die Effekte auf die Wahrscheinlichkeit, umziehen zu wollen bzw. zufrieden zu sein, interpretiert werden. Das Modell besteht aus mehreren einzelnen linearen Regressionen (so viele wie Pfeile im Diagramm, also drei) und aus ihren Koeffizienten bzw. ihrer Kombinationen lassen sich wesentliche Aussagen ableiten.

22,8 Prozentpunkte zufriedener). Zufriedenheit mit der Wohngegend führt dann zu einer (noch) niedrigeren Umzugsbereitschaft; Zufriedene haben 12 Prozentpunkte weniger Wahrscheinlichkeit, umziehen zu wollen. Als Produkt beider Pfade ergibt sich jeweils ein negativer signifikanter indirekter Effekt. Das ist der Teil des Gesamteffektes des Siedlungsraumtyps, der nachweislich durch die Zufriedenheit mit der Wohngegend mediiert wird. Unterschiedliche Zufriedenheit mit der Wohngegend erklären somit 27 Prozent der Unterschiede zwischen ruralen und urbanen Kommunen ($-0,019/-0,070 \cdot 100$). Die Benennung des Effektanteils für suburbane Kommunen muss die gegenläufigen direkten und indirekten Effekte berücksichtigen.

Ein gutes Wohnumfeld mindert zusammenfassend die geringe Umzugsbereitschaft in ruralen Kommunen (negativer direkter Effekt verstärkt durch den negativen indirekten Effekt) und mindert die vergleichsweise hohe Umzugsbereitschaft in suburbanen Kommunen (positiver direkter Effekt ausgeglichen durch den negativen indirekten Effekt). Man kann also schlussfolgern, dass Bewertung des Wohnumfeldes ein wichtiger Faktor für die Sesshaftigkeit von Babyboomern ist – unabhängig vom Typ des Wohnstandorts. Da Babyboomer in Großstädten ihr Wohnumfeld tendenziell schlechter bewerten, sind sie entsprechend mobiler.

5. Fazit

In diesem Beitrag werden die Kohorte der Babyboomer und ihre Umzugsbereitschaft in den Mittelpunkt gestellt. Typischerweise sind haushaltsbezogene, wohnungsbezogene und Unterstützungsmotive der Anlass für einen Umzug. Uns hat in diesem Beitrag interessiert, inwieweit die Bewertung des Wohnumfeldes ein Faktor ist, der die Umzugsbereitschaft beeinflusst.

Wir haben auf Basis einer eigenen empirischen Untersuchung in sieben Modellkommunen in urbanen, suburbanen und ruralen Siedlungsräumen analysiert, welche die ausschlaggebenden Gründe für potenzielle Umzüge sind. Altersgerechte Wohnungen stehen ganz oben auf der Rangliste von Umzugsmotiven der von uns befragten Babyboomer. Es deutet sich also an, dass die geringe Mobilitätsbereitschaft der Älteren gesteigert werden könnte, wenn ein passendes, barrierearmes Wohnungsangebot verfügbar wäre. Da die Mehrzahl der Umzüge nahräumlich erfolgt,³³ sind die Kommunen und die Wohnungswirtschaft gefordert, in den jeweiligen Ortsteilen und Stadtquartieren den Bau von seniorenfreundlichen Wohnungen zu einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten. Eine geringe Miete beziehungsweise ein geringer Kaufpreis sind zu einem gewissen Ausmaß notwendig, da die älteren Ruhegehaltsempfängerinnen und -empfänger häufig ihr Eigentum abbezahlt

33 K. Friedrich / F. Ringel (s. A 3).

haben oder wegen ihrer langen Wohndauer geringe Miete zahlen, so dass eine Kostensteigerung – zumal bei geringerem Flächenverbrauch – einen Umzug verhindern würde. In der aktuellen Situation mit hohen Zinsen, steigenden Baukosten und erhöhter Unsicherheit bei der Materialverfügbarkeit stellt dies eine große Herausforderung dar.

Da in ländlichen Räumen seltener als in städtischen und suburbanen Siedlungsstrukturen umgezogen wird und bei der Rangfolge von Umzugsgründen Aspekte des Umfeldes siedlungstypisch ausgeprägt sind, haben wir weitergehend analysiert, inwieweit das Wohnumfeld für die Umzugsbereitschaft eine Rolle spielt. Die Bewertungen der Wohnumgebung variieren überraschender Weise kaum nach den Siedlungsräumen, obwohl einzelne Aspekte, die die unterschiedliche Ausstattung mit sozialen und kulturellen Infrastrukturen betreffen, selbstverständlich unterschiedlich bewertet werden. Die hoch bewertete soziale Einbindung überwiegt offensichtlich Mängel bei den Angeboten und Dienstleistungen vor Ort. Es wurde gezeigt, dass die vergleichsweise hohe Mobilitätsbereitschaft in suburbanen Räumen durch eine hohe Zufriedenheit mit der Wohngegend reduziert wird. Im ländlichen Raum wird die niedrige Umzugsbereitschaft dagegen durch eine hohe Zufriedenheit mit der Wohngegend zusätzlich verstärkt.

Die Babyboomer als „ältere Erwachsene“ stehen im Mittelpunkt der wohnungs- und sozialpolitischen Debatte zur räumlichen Mobilität, denn die Umzugsneigung sinkt mit zunehmendem Alter. Die Sesshaftigkeit im ländlichen Raum führt bei einem zu beobachtenden alternden Erwerbspotenzial und ausdünnenden Angeboten vor Ort (Nahversorgung, Gesundheitsbereich, kulturelle Angebote, Verwaltung) in absehbarer Zeit zur Verstärkung der Erreichbarkeitsprobleme in ländlichen Räumen. Der Mix aus digitalen, stationären und mobilen sowie privat, gemeinwohlorientiert und ehrenamtlich organisierten Angeboten wird siedlungstypisch neu zu kombinieren sein. Es sind mit dem Potenzial der Babyboomer, die im Mittel noch viele Jahre in ihren Kommunen leben werden, aber auch soziale Innovationen notwendig, sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen dies zulassen.

In den Städten dürften eher die wohnungspolitischen Fragen sowie die Umweltbelastungen im Vordergrund stehen. Mit dem Eintritt in den Ruhestand gehen vermehrt erzwungene Umzüge einher, die große soziale und persönliche Härten bedeuten. Die eher privilegierte Situation der befragten Babyboomer in suburbanen Lagen und ihre vergleichsweise hohe Mobilitätsbereitschaft verweisen weniger auf die Wohnkosten als auf umweltbezogene Bleibe- bzw. Umzugsmotive sowie die soziale Nähe zu Freunden, das mit dem Ausstieg aus dem Erwerbsleben an Bedeutung gewinnt.

In dem präsentierten Modell wurden die Angaben der Babyboomer zur Zufriedenheit mit der Wohngegend verwendet und differenzierte Ergebnisse für die ver-

schiedenen Siedlungsräume aufgedeckt. Es ist jedoch naheliegend, dass zahlreiche Faktoren diese Beurteilung beeinflussen. Ein nächster Schritt bei der empirischen Untersuchung sollte daher einzelne Dimensionen der Bewertungen des Wohnumfeldes und ihre Bedeutung aufschlüsseln. Aus aktuellen Analysen unserer Umfrage wissen wir zum Beispiel, dass Umzugsbereite in den Großstädten Umweltfaktoren wie Lärm verhältnismäßig oft als Umzugsgrund angaben, während soziale Faktoren wie „Ärger mit den Nachbarn“ seltener genannt wurden. Der Vorteil der hier vorliegenden Analyse besteht darin, dass implizit berücksichtigt wird, dass Menschen in unterschiedlichen Siedlungsräumen ihre Wohngegend nach unterschiedlichen Kriterien bewerten können.

Zusammenfassend ist aktuell nicht von großen Wanderungsbewegungen der Babyboomer auszugehen. Da insgesamt gute Umweltbedingungen gesucht werden und die Nachteile schlechter Nah- und Gesundheitsversorgung nicht zu erhöhter Mobilitätsbereitschaft führen, ist auch nicht von einer Trendumkehr Richtung Reurbanisierung auszugehen.

Wohnen im Denkmal: Partizipative Denkmalpflege?

Einleitung

Vielzählige Ensembles und Wohnsiedlungen haben die Bau- und Architekturgeschichte im Deutschland des 20. Jahrhunderts geprägt, und etliche sind Denkmale geworden aufgrund ihrer künstlerisch-architektonischen, städtebaulichen und gesellschaftlichen Bedeutungen. Diese Wohnkonzepte haben sich vielfach explizit hygienisch-ökologischen, gemeinschaftlichen und sozialen Fragen und Notwendigkeiten gestellt und Antworten formuliert.¹ Die Weltkulturerbesiedlungen der Moderne in Berlin sind ein herausragendes Zeugnis.² Wohnen im Denkmal bedeutet in hervorgehobenen – eben aus der alltäglichen Masse des baulichen Bestandes – Architekturen zu leben und den damit verbundenen im öffentlichen Interesse definierten Schutz³ mitzutragen. Gleichzeitig werden Wohndenkmale immer wieder umgebaut, angepasst oder ertüchtigt, sie sind Gegenstand von Erhaltungs- und Gestaltungsanliegen innerhalb der Planung. Ein Bedarf an Aushandlungen zwischen unterschiedlichen

- 1 W. Durth/N. Gutschow, *Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre*, Bonn 1998; V. Magnano *Lampugnani, Die Stadt im 20. Jahrhundert*, Berlin 2011; F. Eckhart/H.-R. Meier/I. Scheurmann, *Welche Denkmale welcher Moderne?: zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*, Berlin 2017.
- 2 *Landesdenkmalamt Berlin* (Hrsg.), *Sechs Siedlungen der Berliner Moderne. Entwicklungen und Erfahrungen in den UNESCO-Welterbestätten*, Berlin 2021.
- 3 Vgl. die Denkmalschutzgesetzgebungen der Länder, z. B. Hamburg, „§ 2 (3) Ein Ensemble ist eine Mehrheit baulicher Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Straßen und Plätze sowie Grünanlagen und Frei- und Wasserflächen, deren Erhaltung aus in Absatz 2 genannten Gründen im öffentlichen Interesse liegt, und zwar auch dann, wenn kein oder nicht jeder einzelne Teil des Ensembles ein Denkmal darstellt. Zu einem Ensemble gehören auch das Zubehör und die Ausstattung seiner Bestandteile, soweit sie mit den Bestandteilen des Ensembles eine Einheit von Denkmalwert bilden“; <https://www.hamburg.de/contentblob/3876724/b8646e5134f923978f7ca0b6899cac2f/data/hamburgisches-denkmalschutzgesetz.pdf> [05.06.2023]. Abweichend davon wird auch der Begriff der Allgemeinheit verwendet, z. B.: Berlin: „§ 2 (3) Ein Denkmalbereich (Ensemble, Gesamtanlage) ist eine Mehrheit baulicher Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Straßen und Plätze sowie Grünanlagen und Frei- und Wasserflächen, deren Erhaltung aus in Absatz 2 genannten Gründen im Interesse der Allgemeinheit liegt, und zwar auch dann, wenn nicht jeder einzelne Teil des Denkmalbereichs ein Denkmal ist. Auch Siedlungen können Denkmalbereiche sein“; <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-DSchGBE1995rahmen> [05.06.2023]. Eine Unterscheidung zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Interesse der Allgemeinheit muss aus juristisch-administrativer Sicht nicht vorgenommen werden, dem schließen wir Autorinnen uns an.

Akteuren, wie Bewohner, Eigentümer, Denkmalbehörden und Stadtentwicklungspolitik über Denkmalwerte und mögliche und nötige Veränderung, über private, gemeinschaftliche und öffentliche Interessen liegt nahe.

Nicht zuletzt das Schwerpunktheft *Forum Stadt: Erbe-Ort-Prozess* aus dem Jahr 2022 hat deutlich gemacht, dass Denkmalpflege und Stadtplanung sinnvollerweise im Prozess interagieren. Dabei wurde auch die Relevanz der Ansprüche von Gruppen und Gemeinschaften thematisiert, die im Kontext eines „zunehmenden Vertrauensverlustes in zentralisierten Entscheidungsmechanismen“⁴ notwendig zu implementieren sind. In der Stadtentwicklungsplanung ist Partizipation – Teilnahme und Teilhabe – weit verbreitet, in der Denkmalpflege wird zunehmend die Position vertreten, dass wir sie eigentlich brauchen.

Der folgende Beitrag zeigt wichtige Positionen in der Genese des Verständnisses von Stadtplanung und Denkmalpflege zu Partizipation auf. Zudem stellt er als Beispiel Denkmalpflegepläne in mehreren Anwendungen in Berlin vor und diskutiert eine mögliche und nötige partizipative Denkmalpflege bei Wohnsiedlungen. Die Konzentration auf das Wohnen scheint uns Autorinnen aus mehreren Gründen wichtig: hier sind Nutzer unmittelbar betroffen, hier sind sie aber auch Experten für Pflege, Reparatur und Gebrauch des Bestandes. Das Beispiel Denkmalpflegepläne in ihrer Anwendung im Bundesland Berlin bietet sich an, da diese als Instrument einer vorbereitenden Denkmalpflege insbesondere bei Wohnsiedlungen Anwendung finden.

In Denkmalpflegeplänen werden für wiederkehrende Maßnahmen, etwa die Erüchtigung oder den Austausch von Fenstern, oder für absehbare Maßnahmen, etwa der energetischen Sanierung, denkmalpflegerische Ziele und Maßnahmen vorabgestimmt und somit aufwändige Einzelfallentscheidungen vermieden. Das bedeutet eine bürokratische Erleichterung für alle Beteiligten sowie Planungssicherheit für die Eigentümer. Insofern unterscheidet sich diese Form von Denkmalpflegeplan von den in Denkmalschutzgesetzen anderer Bundesländer enthaltenen kommunalen Satzungen für Denkmalbereiche. Da Denkmalpflegepläne in Berlin somit in Verantwortung der Eigentümer entstehen, stellt sich die Frage nach einem Einbezug der Bewohner unmittelbar.

Was leistet der Denkmalpflegeplan und kann damit Partizipation – mehr oder weniger und mit welchen Auswirkungen – implementiert werden? Die Diskussion von Stärken und Schwächen, Problemen und Potentialen der Teilhabe beim Wohnen im Denkmal leistet einen Beitrag, wie Forschung und Praxis das Thema fassen und weiterentwickeln können.

4 J. Sandmeier/L. M. Selitz, Editorial *Erbe-Ort-Prozess*, in: *Forum Stadt* 1/2022, S. 5-16, Zitat S. 15.



Abb. 1: Siedlung Ernst-Thälmann-Park, Berlin; errichtet 1984-1986; Foto: Heike Oevermann, 2023.

Der Beitrag konzentriert sich auf Positionen und Praktiken aus der deutschsprachigen Denkmalpflege und lässt den Einfluss internationaler Politiken weitgehend außen vor, auch wenn die Wohnsiedlungen der Moderne in Berlin, eines der gerade angesprochenen Fallbeispiele, als UNESCO-Weltkulturerbe eng verbunden sind mit der von der UNESCO erhobenen Forderung nach *community involvement*.⁵ Lohnend wäre es weiterführend die von dem *Council of Europe* beschlossenen *Faro-Convention* von 2005⁶ in den Blick zu nehmen, da diese Konvention die Menschen und ihr Recht auf Teilhabe am kulturellen Erbe im Vordergrund sieht.⁷

Der Begriff Partizipation kann als aktive Teilnahme verstanden werden, wörtlich übersetzt schließt er aber ebenso den Begriff der passiven Teilhabe ein. Die Teilhabe wiederum wird im deutschen Sprachraum mittlerweile überwiegend im Zusam-

5 Vgl. dazu u. a. UNESCO, *Community development through world heritage*, 2012, aufgerufen über whc.unesco.org/document/117040 [26.05.2023].

6 *Council of Europe*, *Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*, 2005; <https://www.coe.int/en/web/culture-and-heritage/faro-convention> [21.11.2022].

7 Die Frage nach Partizipation bei der Erstellung von Denkmalpflegeplänen warfen kürzlich auch Gundula Lang und Sabine Weigl auf; vgl. zum Thema Partizipation auch: H. Oevermann/L. Polyák/H. Szemző/H./A. Mieg, *Open heritage. Community-driven adaptive reuse in Europe. Best Practice*, Basel 2023.



Abb. 2: Siedlung Ernst-Thälmann-Park, Berlin; errichtet 1984–1986; Foto: Heike Oevermann, 2023.

menhang mit Inklusion verwendet, in ihrem Bedeutungsumfang also verkürzt. Im Rahmen dieses Artikels verwenden wir den Begriff Partizipation synonym mit der aktiven *Teilnahme*, während wir mit dem Begriff *Teilhabe* ausdrücken, dass wir ein passives, im Wortsinne *Teil haben an etwas* ausdrücken wollen.

Wandel des Planungsverständnisses: Partizipative Denkmalpflege?

Nicht zuletzt zeigt die für das Jahr 2024 geplante Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger: Partizipation und Denkmalpflege, dass das Thema derzeit vielfach diskutiert wird. Im Folgenden wird anhand wichtiger Positionen die Genese der Schnittstelle von Planungs- und Denkmaldiskursen in der BRD aufgezeigt und die darin enthaltenden Paradoxien und Konfliktpotenziale in Bezug auf Partizipation. Anschließend werden denkmalpflegerische Ansätze aus der Praxis vorgestellt. Hier handelt es sich nicht um eine abgeschlossene Auswahl, sondern vielmehr um eine selektive Bandbreite dessen, was gegenwärtig passiert.

Wandel des Planungsverständnis in der BRD

Wenngleich heutige formelle Beteiligungsverfahren der Stadtplanung in ihrer Tradierung bis ins 19. Jahrhundert zurückreichen, soll an dieser Stelle, nur kurz, die Entwicklung des Planungsverständnisses ab den 1960er Jahren in der BRD nachgezeichnet werden.⁸ Planung wird hier als Stadtentwicklungsplanung etwas enger gefasst. Denkmalpflege ist ein öffentlicher Belang der Planung, von dieser in der Regel in Werten, Zielen und Konzepten unterschieden.⁹ Die Beteiligung, bis dato kaum mehr als Information, wurde den Ansprüchen der in nicht unerheblichem Maße Betroffenen nicht mehr gerecht. Die Konsequenz war die gesetzliche Verankerung der vorbereitenden Untersuchungen zunächst im Städtebauförderungsgesetz 1971, fünf Jahre später als vorgezogene Bürgerbeteiligung dann auch im allgemeinen Städtebaurecht.¹⁰

Mit den ersten legislativen Abschwächungen der frühzeitigen Information und Beteiligung – es gab kaum Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung sowie Einschränkungen der Anwendungspflicht – und der routinierten Umsetzung durch die Behörden wurden jedoch auch bald die Schwächen dieses Beteiligungsangebots offenbar: Große Teile der Bevölkerung wurden mit diesen Formaten nicht erreicht oder sahen sich nicht befähigt, sich einzubringen. Hinzu kamen Proteste gegen Kahlschlagsanierungen, die schließlich einen „konzeptionelle[n] Wandel von der Flächensanierung hin zur „Erhaltenden Erneuerung“¹¹ einläuteten. Die erhaltende Erneuerung setzte jedoch in einem hohen Maß Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümern und Eigeninitiative von Nutzern voraus, die es mit Beratung, Vermittlung und Unterstützung zu erwirken galt. Ab Mitte der 1970er Jahre setzte daher eine mannigfaltige Entwicklung informeller Beteiligungsformate ein, welche noch immer nicht abgeschlossen ist. Im Zuge dieses *communicative turn* wurde das Bild des allwissenden Planers (im rationalen Planungsverständnis) abgelöst von einem Bild der Planung, die vor allem vernetzen, aktivieren, vermitteln und moderieren sollte.¹²

Die Prinzipien der neuen Beteiligungsformate waren entsprechend aufsuchende Beteiligung und Empowerment, umgesetzt mithilfe von Beratungsstellen vor Ort,

8 Die DDR hatte durch ihre Staatsideologie ein zur BRD umfassend differentes Planungsverständnis, deren Grenzen, Möglichkeiten und Selbstverständnisse für Partizipation und partizipativer Denkmalpflege in einem eigenen Artikel nachgegangen werden muss.

9 H. A. Mieg/H. Oevermann, Planungsprozesse in der Stadt: Die Synchrone Diskursanalyse. Forschungsinstrument und Werkzeug für die planerische Praxis, Zürich 2015.

10 K. Selle, Über Bürgerbeteiligung hinaus. Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe?: Analysen und Konzepte, 2. Aufl. Lemgo 2013, S. 123 ff.

11 Ebda., S. 122.

12 P. Healey, Planning through debate: The communicative turn in planning theory. Town planning review, 63 (2) 1992 und M. Rosol/I. Dzuzek, Partizipative Planung, in: B. Belina/M. Naumann/A. Strüver (Hrsg.), Handbuch Kritische Stadtgeographie, Münster 2014, S. 212-217.

beispielsweise durch das Quartiersmanagement.¹³ Hierüber lassen sich auch Stadtteilentwicklungen und städtebauliche Denkmalpflege verbinden, wie Forschungen zu der Partizipation bei der Umnutzung einiger Industrieareale¹⁴ in Oberschöne-weide zeigen.¹⁵ Insbesondere die Notwendigkeit einer ökologisch ausgerichteten Stadtentwicklung ab den 1980er Jahren, schrieb den Bürgern eine neue Rolle in den Stadtentwicklungsprozessen zu. Da eine wirksame ökologische Wende nur mithilfe entsprechender Lebensweisen aller umgesetzt werden kann, sollte durch die Einbindung dieser und Konsensfindung breite praktische Unterstützung generiert werden. Die Bürger galten entsprechend „nicht mehr nur [als] ‚Beteiligte‘, denen man die Möglichkeit zur Meinungsäußerung einräumt, sondern Akteure eigener Kompetenz, deren Einstellung und Verhalten sich ändern sollen und die als Partner umworben werden“.¹⁶

So weit, so gut, doch die Partizipation stellt eine große Herausforderung dar: Ehrliche, transparente und breite Kommunikation kann als Einstieg in tiefergehende Beteiligung dienen. Sie bildet dann ein starkes Fundament für diese und ist vielen Planungsbetroffenen tatsächlich auch schon Beteiligung genug. Mit steigender Intensität der Beteiligungsmöglichkeiten fokussiert sich das Mitwirkungsangebot auf eine immer kleinere Auswahl aktiv Beteiligter; womöglich den Lautstarken, meist jedenfalls denjenigen, die über Ressourcen verfügen: soziales und kulturelles Kapital, Zeit, Geduld und wenig Alltagsbewältigungsprobleme.

Während der Planungsfortschritt die Möglichkeiten der aktiven Beteiligung logischerweise zunehmend verringert, wächst wiederum das öffentliche Interesse. Man spricht vom Partizipationsparadox.

Oft genug ist die Ausgestaltung der Beteiligungsangebote ein Hinderungsgrund für eine aktive Beteiligung an Planungsverfahren. Deshalb gilt es bei der Planung von Beteiligungsangeboten zunächst zu beachten, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen.¹⁷ Werden möglichst vielfältige Möglichkeiten der Partizipation geschaffen

13 K. Selle (s. A 10), S. 129.

14 Zum Beispiel das ehemalige Kabelwerk Oberspree und das Peter-Behrens-Haus der AEG-Tochter NAG, das heute Teil der HTW ist; oder das Transformationenwerk, das in einer Halle den Industriehallen Oberschöne-weide beherbergt.

15 H. Oevermann/J. Degenkolb/A. Dießler/S. Karge/U. Peltz, Participation in the reuse of industrial heritage sites: The case of Oberschöne-weide, Berlin, in: International Journal of Heritage Studies 22/1 (2015), S. 43-58.

16 K. Selle (s. A 10), S. 131.

17 Das Beteiligungsverfahren muss den Fähigkeiten, dem Wissensstand, den zeitlichen Ressourcen etc. der Beteiligten entsprechen. Wer beispielsweise Care-Arbeit leistet, muss für die Zeit der Beteiligungsverfahren passgenaue Entlastungsangebote erhalten. Aufwandsentschädigungen oder Lohnersatzzahlungen für Beteiligte während Beteiligungsverfahren sind leider noch immer nicht üblich, wären aber für viele Menschen notwendig, um ihnen die sonst ehrenamtliche Beteiligung zu ermöglichen. Online-Beteiligungsverfahren erreichten auch zu Pandemiezeiten nur jene, die über Endgeräte und

und Hinderungsgründe vermieden, ist Partizipation sehr zeitaufwändig und teuer. Positiv zu vermerken ist, dass an Beteiligungsverfahren mitzuwirken für Beteiligte selbstermächtigend wirken, Demokratie für sie erlebbar machen und ihnen einen Zugang zu Fachwissen und Kenntnis über Planungsprozesse eröffnen kann.¹⁸

Plädiert man zudem für ein konfliktorientiertes Verständnis der Partizipation – als Gegensatz zu einer Konsenspolitik –, kann das Spannungsfeld zwischen Chancen und Problemen von Partizipation in der Planung erahnt werden. Der Architekturtheoretiker Markus Miessen fragt in diesem Zusammenhang danach, wer Verantwortung in dieser komplexen Akteurskonstellation und Prozesshaftigkeit übernimmt und wer unbequeme Entscheidungen durchzusetzen vermag.¹⁹ Der Denkmaltheoretiker Gerhard Vinken weist explizit darauf hin, dass Streitwerte, Komplexitäten und auch Heterogenitäten von (potenziellen) Denkmalen es in von Partizipation geprägten Prozessen oftmals nicht einfach haben. Doch diese sind wiederum Voraussetzung für eine wertepleurale Denkmalpflege und die Erhaltung des kulturellen Reichtums der vielfachen Zeitschichten und Rezeptionen von Denkmalen.²⁰

Darüber hinaus sind die Möglichkeiten und die Motivation von Bewohnern, sich an der Erhaltung und baulichen Anpassung ihres Wohnraums zu beteiligen stark abhängig von den Eigentumsverhältnissen. Gesetzlich ist festgelegt, dass für Erhaltungsmaßnahmen Vermieter verantwortlich sind (BGB § 535) und Mieter haben diese, ebenso wie Modernisierungsmaßnahmen, „zu dulden“ (BGB § 555 a und d). Bewohner von selbstgenutztem Wohneigentum genießen deutlich mehr Freiheiten bei der Gestaltung des Wohnraums, sie müssen sich gegebenenfalls mit einer Wohnungseigentümergeinschaft und Behörden abstimmen. Bauliche Eingriffe durch Mieter bedürfen einer Erlaubnis der Vermieter und werden von diesen meist nur gestattet, wenn sie umkehrbar sind. Eine Entlohnung von Arbeitskraft, Zeit und Geld, die in das Wohnobjekt investiert werden, ist für Mieter meist nicht vorgesehen. Weiter stellt sich bei Mietern häufiger als bei Eigentümern die Frage nach der verbleibenden Wohndauer („Lohnt sich das noch?“).²¹

die nötigen digitalen Grundkenntnisse verfügten.

18 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin*, Handbuch zur Partizipation, Berlin 2012.

19 *M. Miessen*, *Alptraum Partizipation*, Berlin 2012.

20 *G. Vinken*, *Am und Gesellschaft*, in: *B. Franz/G. Vinken*, *Denkmale-Werte-Bewertung. Denkmalpflege im Spannungsfeld von Fachinstitution und bürgerschaftlichem Engagement*, Holzminden 2014, S. 19-27; vgl. zur wertepleurale Denkmalpflege auch *H.-R. Meier*, *Wertedebatten und Wertelehren in der spätmodernen Denkmalpflege: Hierarchien versus Pluralität*, in: *H.-R. Meier/I. Scheurmann/W. Sonne* (Hrsg.), *Werte. Begründungen der Denkmalpflege in Geschichte und Gegenwart*, Berlin 2012, S. 62-71.

21 *J. Smigla-Zywocki*, *Renting is wasting: on the popular economy of home ownership in Germany*, in: *C. Cantauw/A. Caplan/E. Timm* (Hrsg.), *Housing the family. Locating the single-family home in Germany*, Berlin 2019, S. 175 ff.

Die Beteiligung von Bewohnern an Erhaltung und Gestaltung von Wohndenkmalern lässt sich also nicht diskutieren ohne die spezifischen Eigentumsverhältnisse in den Blick zu nehmen. Ebenso diskussionswürdig ist dann aber auch die Frage, ob Mieter in Wohndenkmalern umfangreichere Beteiligungsmöglichkeiten erhalten könnten, um die Denkmäler in diesem Sinne der Öffentlichkeit zugänglicher zu machen.

Schnittstelle Stadtentwicklungsplanung und Denkmalpflege

Im Jahr 2014 trug der insbesondere für seine Arbeiten über Partizipation in der Stadtentwicklung bekannte Stadtforscher Klaus Selle einen Beitrag beim Westfälischen Tag für Denkmalpflege vor. Er sollte dabei diskutieren, was das Konzept von Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe für die Denkmalpflege bedeute. Ganz unumwunden gibt Selle zu, die Denkmalpflege nur aus der Außenperspektive zu kennen. Er sieht jedoch, anders als bei der Planung, in der Denkmalpflege nur eine scheinbare Abkehr von dem beschriebenen „hoheitlichen Modus“.²² So betone beispielsweise die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (2011) zwar die Notwendigkeit von Moderation unterschiedlicher Interessen, ihre Rolle in der Beratung und Kommunikation, versuche in Wahrheit jedoch noch immer, ihre Ansichten den betroffenen Akteuren anzutragen. Selle mutmaßt, dass das Ziel der Kommunikation für die Denkmalpflege nach wie vor keine echte Beteiligung, sondern die Vermeidung von Gegenwind, von „Wutbürgern“²³ ist und erinnert in diesem Zusammenhang: „Viel wertvolle historische Bausubstanz, an der wir uns heute noch erfreuen können, ganze Stadtteile, die sich heute größter Beliebtheit erfreuen, verdanken wir zornigem und nachhaltigem Widerstand“, durch den diese vor der früher „expertokratisch[en]“²⁴ Planungsweise bewahrt wurden.²⁵

Der Kunst- und Kulturhistoriker Roland Günter übt beidseitig Kritik: An der Stadtplanung, die einen gegenwartsbezogen plus-minus 5 Jahre-Fokus hat und alles andere auf die Denkmalpflege abwälzt, als ob Stadtplanung und Partizipation nicht auch in den langen Horizonten von Stadtentwicklung und Stadterhaltung zu verorten seien. Kritik übt er aber auch an einer Denkmalpflege, die nur in kunsthistorischen Dimensionen und Epochen denkt, womit viele Bauten und Strukturen aus dem Blick

22 K. Selle, Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe – Was kann das für die Denkmalpflege heißen? Oder: Überlegungen zur Regelung gemeinsamer Anliegen, in: Denkmalpflege und Stadtentwicklung, 6. Westfälischer Tag für Denkmalpflege in Herford, 8./9. Mai 2014, Dokumentation (Arbeitsheft des LWL-Amtes für Denkmalpflege in Westfalen 16), 2015, S. 15.

23 Ebda., S. 16.

24 Ebda.

25 R. Günter, Christoph Zöpel in der Wahrnehmung eines mitwirkenden Bürgers, in: C. Reichers/W. Roters (Hrsg.), Erhaltende Stadterneuerung. Ein Programm für das 21. Jahrhundert, Essen 2015, S. 78-91.

fallen, obwohl sie durchaus denkmalwürdig wären. Er fordert nicht nur eine Denkmalpflege, die stadtplanerisch denkt und agiert, sondern auch eine Stadtplanung, die denkmalpflegerisch denkt und agiert; in Bezug auf eine partizipative Denkmalpflege scheint da noch Denk- und Handlungsbedarf zu sein.²⁶

In der Denkmalpflege ist gleichzeitig ein Wandel zu beobachten. 2002 formulierte zum Beispiel der deutschsprachige Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege (AKTLD) auf seiner Jahrestagung das Thema: „Das öffentliche Denkmal. Denkmalpflege zwischen Fachdisziplin und gesellschaftlichen Erwartungen“.²⁷ Dort thematisierte der Historiker Winfried Speitkamp das öffentliche Interesse des Denkmalschutzes in der zeitlichen Entwicklung und diskutierte den Grundkonflikt zwischen Privateigentum und Gemeinwohl sowie das dynamische Verständnis von öffentlichem Interesse, je nachdem, wer als politischer Akteur der staatlichen Hoheit dieses definieren kann.²⁸ Eigentümer sind verpflichtet, ein Denkmal zu erhalten²⁹ und sich bei der Erhaltung und der weiteren Entwicklung ihrer denkmalgeschützten Objekte mit der zuständigen Behörde abzustimmen; jedoch nicht, die Öffentlichkeit bei Wertzuschreibungsprozessen und Genehmigungen mit einzubeziehen oder gar zu beteiligen. Gerade bei Wohndenkmalen stellt nun der Eingriff in das Eigentum explizit einen Eingriff in das Private dar, wofür es, so kann man argumentieren, eine besonders fundierte Legitimation braucht, die das öffentliche Interesse liefern könnte. Der österreichische Denkmalpfleger Bernd Euler-Rolle stellt dazu fest: „Dabei wäre es auch eine Aufgabe der Amtsdenkmalpflege, die unterschiedlichen, über das Dokumentarische hinausgehenden Facetten von Bedeutungsebenen und Sinnstiftungen am Denkmal, die von den bürgerschaftlichen Akteur:innen vertreten werden, gerichtsfest in den Begründungsrahmen für die Abwägung von Erhaltungsgeboten aufzunehmen“ und resümiert: „Diese Aufgabe ist derzeit allerdings noch weitgehend ungelöst.“³⁰

In der Konsequenz stellt sich die Frage, ob, wieviel und welche Partizipation es braucht, um ein öffentliches Interesse fest- und herzustellen? Dabei ist zu beachten, dass Partizipation nicht automatisch demokratisch ist und dass Partizipation den Willen der ‚Anderen‘ zum Mitmachen benötigt.

26 R. Günter, Vom Elend der Denkmalpflege und der Stadtplanung. Kommunale Studien des Bewahrens und Zerstörens, Essen 2015.

27 T. Will, Das öffentliche Denkmal. Denkmalpflege zwischen Fachdisziplin und gesellschaftlichen Erwartungen, Dresden 2004.

28 W. Speitkamp, Öffentliches Interesse und Denkmalpflege. Zur Stellung der Denkmalpflege zwischen Staat und Gesellschaft in Deutschland seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert, in: T. Will (s. A 27), S. 13-21.

29 Dies könnte als Selbstverständlichkeit verstanden werden, ist aber z. B. im österreichischen Denkmalschutz nicht enthalten und führt u. a. dazu, dass Vernachlässigung eine mögliche Praxis ist, Abstimmungsprozessen mit den Behörden – auch über Erhaltungsmaßnahmen – aus dem Wege zu gehen.

30 B. Euler-Rolle, Denkmalpflege als Erbepaxis, in: S. Bogner / M. Karpf / H.-R. Meier, Praktiken des Erbens. Metaphern, Materialisierungen, Machtkonstellation, Weimar 2022, S. 96-109.

Der Bauforscher Andreas Schwarting stellt das Fallbeispiel der Siedlung Dessau-Törten vor und sieht, wie auch die institutionelle Denkmalpflege, einige Herausforderungen im Umgang mit den individuellen Veränderungen und Aneignungen der Wohnbaustrukturen durch die Bewohnerschaft in der Zeit. Diese sind denkmaltheoretisch als Zeitschichten anerkannt, von daher kann ein Erhaltungsanspruch abgeleitet werden; gleichzeitig haben sie den bauzeitlichen Entwurf und das Erscheinungsbild verändert, so dass auch weiterhin Veränderungsmöglichkeiten begründet werden können. Doch wie weit können und sollen aus denkmaltheoretischer Perspektive welche Veränderungen möglich sein? Oder umgekehrt: Wann sind akkumulierte Überformungen so stark, dass Denkmalwerte nicht mehr an Substanz und Erscheinungsbild festgemacht werden können? Denkmalpraktisch stellt Andreas Schwarting mit dem Beispiel das Problem heraus, dass die der Überformung entgegenwirkende Gestaltungssatzung eher als Kontrollinstrument funktioniert, das den Bewohnern eine Bittstellerrolle zuweist und weniger ein Instrument des partizipativen Miteinanders.³¹

Unter dem Schlagwort der Denkmalpflege als Zukunftsprinzip,³² thematisiert die Denkmalpflegerin Ulrike Wendland Zielkonflikte zwischen unterschiedlichen Akteuren bei den Bewahrungs- und Entwicklungsinteressen und plädiert für eine engere Allianz zwischen Architekten, Initiativen, Planungsbehörden und Politik, die von den Denkmalbehörden begleitet würde. Sie schlägt also neben der Erfassungs-, Genehmigungs- und Vermittlungsrolle eine Qualitätskontroll- und Beraterfunktion für diese vor, bei mehr Transparenz und Teilhabe.³³ Die Annäherung an unterschiedliche Akteure der Erhaltung und ihre Interessen wurden dann bei der AKTLD-Jahrestagung 2019 explizit in den Blick genommen³⁴ und dabei die andauernde Debatte über Denkmalwerte aufgegriffen.³⁵ Dabei scheint der Streitwert zunächst einmal ein wichtiger Ansatz für die Denkmalpflege zu sein, um zivilgesellschaftliche Akteure einzubinden. Der Streitwert bezieht sich auf die Aushandlungsprozesse unterschiedlicher Akteure über die Wertzuschreibungen und die damit verbundene Denkmalwürdigkeit eines Objektes.³⁶ Grundlage hierfür ist folgendes Verständnis: „Es ist also einzuräumen, dass der Wert und damit logischerweise auch die im Gesetz definierte

31 A. Schwarting, Wohnen im Monument. Zur Einschränkung der privaten Verfügbarkeit über Denkmale durch Expertenurteil und öffentlichen Anspruch am Beispiel der Siedlung Dessau-Törten, in: *T. Will* (s. A 27), S. 107-113.

32 H.-R. Meier (Hrsg.), Denkmalpflege als Zukunftsprinzip!, Schwerpunktheft Forum Stadt 43 (2/2016).

33 U. Wendland, Denkmalpflege 2018: Transparenz, Partizipation, Allianzen, in: *Forum Stadt 43 (2/2016)*, S. 207-216.

34 S. Herold/C. Raabe, Erhaltung. Akteure-Interessen-Utopien, Holzminden 2020.

35 H.-R. Meier/I. Scheurmann/W. Sonne (s. A 20); B. Franz/G. Vinken, denkmal-Werte-Bewertung. Denkmalpflege im Spannungsfeld von Fachinstitution und bürgerlichem Engagement, Cottbus 2013.

36 J. Warda, Streitwert, in: *H.-R. Meier/I. Scheurmann/W. Sonne* (s. A 20), S. 180-181.

Denkmaleigenschaft am Ende nicht essentiell dem Denkmal eigen ist, sondern ihm gleichfalls gesellschaftlich zugeschrieben wird.³⁷ Nicht ganz klar ist, was hier ‚gesellschaftlich‘ impliziert: Wer nimmt Teil an diesen Prozessen und wo können zivilgesellschaftliche Akteure entsprechend der in der Planung anerkannten *Teilnahme* partnerschaftlich mit den Behörden oder gar selbstbestimmt entscheiden?

Diese Fragen sind vor dem Hintergrund anderer gesellschaftlicher Debatten zu strukturellem Rassismus und Bildungsbenachteiligung nicht unerheblich. Denn obwohl anhand klarer Kriterien über Denkmalwerte entsprechend den Denkmalschutzgesetzen verhandelt werden soll, so ist doch davon auszugehen, dass auch Denkmalbehörden, wie andere gesellschaftliche Gruppen, nicht frei von Klassismus, Rassismus, Ableismus und anderen -ismen sind, dass die Wertsetzungen einiger weniger es nicht vermögen, die vielfältigen Werte einer vielfältigen Gesellschaft mit zu erfassen. Und das ist selbstverständlich nicht ausschließlich der Denkmalpflege zuzuschreiben: Gerade das deutsche Bildungssystem ist erwiesenermaßen sozial undurchlässig. Wer es überhaupt an die Universitäten schafft, um sich einen Expertenstatus zu erarbeiten, stammt mit großer Wahrscheinlichkeit bereits aus einem akademischen Elternhaus, verfügt über einen bestimmten Habitus und eine „bildungsbürgerliche“ Sicht auf Kunst und Kultur. Dass am deutschen Bildungssystem nachgebessert werden muss, soll hier nicht weiter erörtert werden, doch die höchst-eigene Verantwortung der Denkmalpflege, für die breite Öffentlichkeit verständlich zu sein, lässt sich nicht wegdiskutieren. In der Planung werden Nutzer als Experten verstanden, in der Denkmalpflege muss das Experten-Laien-Schema, das sich überwiegend auf kunst- und architekturhistorische Expertisen bezieht, kritisch reflektiert werden.³⁸ Die Denkmaltheoretikerin Ingrid Scheurmann zeigt die 100-jährige Genese dieses Experten-Laien-Schemas in der Denkmalpflege auf und schließt mit der im Fach doch mehr und mehr verbreiteten Aufforderung zu einer Kurskorrektur; und diese kann in der Rückführung auf Alois Riegls Denkmalwertetheorie von 1903 in einer genauso historischen Position (wieder-) verortet werden.³⁹

Die Blindstelle, dass wegen fehlender Einbindung der Zivilgesellschaft in Wertzuschreibungen und Schutzwürdigkeit einige Kulturgüter aktuell gar nicht als Kulturgut erkannt und möglicherweise auch nicht erhalten werden, kommt in diesen Überlegungen kaum vor. Diese Nicht-Beachtung setzt sich fort durch das Vergessen nicht erhaltener, da nicht (an)erkannter Kulturdenkmäler. Beide Aspekte – der par-

37 G. Dolf-Bonekämper, *Der Streitwert der Denkmale*, Berlin 2021, S. 16.

38 H. Oevermann, Innen- und Außenwahrnehmung der Denkmalpflege: Citizens' Knowledge und die Koproduktion des Wissens, in: S. Herold/S. Langenberg/D. Spiegel (Hrsg.), *Avantgarde oder Uncool? Denkmalpflege in der Transformationsgesellschaft*, Holzminden 2022, S. 48-57.

39 I. Scheurmann, *Konturen und Konjunkturen der Denkmalpflege*, Köln 2018.

tizipative Umgang mit nicht erkannten und vergessenen potentiellen Denkmalen – stellen ein weiteres Forschungsdesiderat dar.

Kurz gefasst: Die Entwicklung des Planungsverständnisses, wie Klaus Selle und andere es ausführlich nachzeichneten, zeigt, dass die Stadtplanung in erheblichem Maße durch die großen Fragen der Zeit (Wiederaufbau, Umweltschutz) zur Öffnung gegenüber den Planungsbetroffenen gezwungen war, dass sie schlicht unwirksam war im Angesicht dieser Problemstellungen und einer zunehmend demokratisch sozialisierten Gesellschaft, wenn sie diese nicht umfassend einband. Darüber hinaus erkannten Planer im Zuge dieser Beteiligungsentwicklung das Potential, das das spezifische Wissen und das Engagement der Beteiligten barg. Selles Beitrag, auch der von Roland Günther und Weiteren, zeigt die Notwendigkeit auf, Fragen nach Beteiligung und Teilhabe auch in der Forschung als Gemeinschaftsaufgabe der Disziplinen zu behandeln. Wer in der Denkmalpflege für Partizipation plädiert, argumentiert häufig mit einer gestärkten Akzeptanz und mehr Unterstützung aus der Zivilgesellschaft für Denkmalbelange, frei nach dem Motto: Wir müssten eigentlich doch... . Auch Rückbeziehungen zu Denkmalwertetheorien werden, wie aufgezeigt, herangeführt. Unklar ist allerdings, wie und mit welchen Ansätzen und Instrumenten sich partizipieren lässt und welche (Rück-)Wirkungen dies auf Planungsprozesse und Denkmalschutz hat. Dem wird im Folgenden weiter nachgegangen.

Denkmalpflege in der Praxis

Einige jüngste Beispiele aus der Praxis zeigen beachtenswerte Tendenzen auf: So entstehen in Europa und auch in Deutschland Aufmerksamkeit, Wertzuschreibung und Inventare durch andere Akteure als durch die institutionelle Denkmalpflege. Dies können Initiativen sein, wie z. B. die Initiative Kerberos, die aufgrund von Abrissarbeiten an Berliner U-Bahnhöfen 2016 initiativ wurde. Die Wahrnehmungsoffensive und Wertzuschreibungen, verstärkt durch die Initiative, mündeten in die Unterschutzstellung von 22 Nachkriegsbahnhöfen bis 2018, die wiederum das Ergebnis der Zusammenarbeit von Initiative, universitärem Umfeld, Fachorganisation und Berliner Denkmalbehörden darstellt.⁴⁰ Initiativarbeit, Informations- und Bildsammlungen im Internet, oft etwas unpassend als ‚Laien‘-Inventare bezeichnet,⁴¹ bieten gute Möglichkeiten, unterschiedliche Akteure als ‚Caretaker‘ der Denkmalpflege einzube-

40 R. Liptau, Höllenhunde für Berlins Untergrund. Die ‚Initiative Kerberos‘ und ihr Engagement für das moderne Bauerbe unter Tage, in: ICOMOS, *Underground Architecture Revisited*, Berlin 2020.

41 Von Experten spricht man, wenn Menschen aufgrund langjähriger Erfahrung über bereichsspezifisches Wissen verfügen (H. A. Mieg/M. Näf, *Experteninterviews in den Umwelt- und Planungswissenschaften*, Lengerich 2006). Menschen vor Ort, die in Gebäuden wohnen, arbeiten und leben, diese oft sehen und erleben, oder sich damit beschäftigt haben, müssen entsprechend als Experten – nicht als Laien gelten.

ziehen; zudem helfen zugängliche digitale Denkmalinventare und Kartierungen der Behörden, wie z. B. die Denkmaldatenbank in Berlin oder das Geoportal Bayernatlas, öffentliche Information, also breite Teilhabe, zu ermöglichen.⁴² Die Denkmalfachbehörde in Baden-Württemberg sammelt Wissen über seine Kleindenkmale (Gedenksteine, Wappen, Wegkreuze, u. ä.) per crowd-sourcing ein, Vereine und Menschen vor Ort kartieren diese nach Anleitung.⁴³ Oder die Denkmalbehörde in Erfurt fragt die Besucher nach ihren Vorstellungen, welche der vorgestellten DDR-Bauten erhaltungswürdig seien.⁴⁴ Zudem können genossenschaftliche Eigentümergruppierungen eine starke teilnehmende Rolle in der Denkmalpflege ihrer Wohnbauten wahrnehmen, wenn sie in ihrem Eigenverständnis ohnehin partizipativ agieren.⁴⁵

Umfassender konzipiert die Fachbehörde in Bayern Bürgerbeteiligung und städtebauliche Denkmalpflege durch das Kommunale Denkmalkonzept. Dabei gilt es in den drei Schritten der Erfassung, Planung und Umsetzung nicht nur, mehr Entscheidungsprozesse und Verantwortung in die Kommune zu geben, sondern gerade auch die direkte Kommunikation zwischen Denkmalbehörde, Kommunalverwaltung und Menschen vor Ort zu suchen und Teilnahme vor allem in den Schritten Planung und Umsetzung zu ermöglichen.⁴⁶

Doch zurück zum Wohnen im Denkmal. Gerade hier scheint eine partizipative Denkmalpflege möglich, denn die Pflege und Wertschätzung von Haus und Wohnung ist auch jenseits der Denkmalpflege gängige Praxis. Nötig ist sie laut dem Architekturhistoriker Wolfgang Sonne in Bezug auf die Bauten der 1960-1980er Jahre nur bedingt: „Wenn also eine *community* eine Großsiedlung erhalten will, braucht es dafür nicht die Denkmalpflege.“⁴⁷ Er sieht die Rolle der Denkmalpflege vielmehr in der Herausarbeitung der architekturhistorisch begründeten Vielfalt, die mit ihren baulichen Repräsentanten geschützt und überliefert werden sollte.

42 T. Kiepke/H.-R. Meier, Documenting Modernity, in: H. Oevermann/E. Gantner (Hrsg.), *Securing Urban Heritage: Agents, Access, and Securitization*, New York 2019, S. 98-110.

43 Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg, *Kleindenkmale in Baden-Württemberg. Anleitung zur Erfassung und Dokumentation*, Waiblingen 2019 (1. Aufl. 2001); <https://docplayer.org/183443266-Anleitung-zurerfassung-und-dokumentation-kleindenkmale-in-baden-wuerttemberg.html> [21.11.2022].

44 Stadt Erfurt, Mitmach-Modellprojekt fragt Bürger: Was lohnt sich zu bewahren? Pressemitteilung vom 23.07.2020, <https://www.erfurt.de/ef/de/service/aktuelles/pm/2020/136166.html> [21.11.2022].

45 H. Oevermann/L. Polyák/H. Szemző/H. A. Mieg, *Open heritage. Community-driven adaptive reuse in Europe. Best Practice*, Basel 2023.

46 J. Sandmeier/L. M. Selitz, Das Kommunale Denkmalkonzept Bayern. Städtebauliche Denkmalpflege als integrierte Praxis, in: U. Altrock u. a. (Hrsg.), *Stadterneuerung in Klein- und Mittelstädten*, Heidelberg 2020, S. 155-180.

47 W. Sonne, Welche Moderne? Richtungen der Architektur der 1960er, 70er und 80er Jahre, in: F. Eckardt/H.-R. Meier/I. Scheurmann/W. Sonne (Hrsg.), *Welche Denkmale welcher Moderne?: Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*, Berlin 2017, S. 14-39, Zitat S. 39.

Kleine, explorative Arbeiten zu Bärnau und Markt Biberach zeigen allerdings auch, dass Alltagsarchitekturen von den Menschen vor Ort nicht als Denkmal wahrgenommen werden, dagegen ein Rathaus schon, ohne einen Denkmalstatus zu haben.⁴⁸ Schließlich bleibt der Befund der Konflikte zu erwähnen. Für Siedlungen der 1960er und 1970er Jahre in der Region Stuttgart erfragt, klingt im Hinblick auf Partizipationsangebote bei der Gestaltung eines Hochhauses ein Konflikt an: „An der Gestaltung wurde ich nicht beteiligt. Das veränderte Farbkonzept sagt mir nicht zu.“⁴⁹ Andreas Schwarting resümiert zu seiner schon angesprochenen Untersuchung von Dessau-Törten: „Während die Bewohner bei der Umsetzung ein gewisses Maß an ästhetischer Autonomie einfordern, richtet sich das kritische Augenmerk der interessierten Öffentlichkeit auf das stark veränderte Erscheinungsbild der Siedlung.“⁵⁰ Es gilt also bei der Partizipation auch zwischen Bewohnerschaft und weiterer Öffentlichkeit zu unterscheiden.

Denkmalpflegepläne in Berlin

Denkmalpflegepläne haben in Berlin bereits eine längere Tradition. Seit den 1990er Jahren wurden sie insbesondere für Wohnbauten und -siedlungen, etwa die Unité d'habitation in Charlottenburg oder die Hufeisensiedlung in Neukölln, aber auch für größere Denkmalkomplexe, etwa den ehemaligen Flughafen Tempelhof, erarbeitet. Der Denkmalpflegeplan im Sinne des Berliner Denkmalschutzgesetzes wird in Verantwortung der Eigentümer meist durch spezialisierte Büros vorgelegt und beinhaltet neben der Darlegung der Bau- und Nutzungsgeschichte sowie einer umfassenden Baudokumentation einen mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmten Maßnahmenkatalog.⁵¹

Formen der Teilhabe und Teilnahme am Prozess der Erarbeitung von Denkmalpflegeplänen finden sich an Berliner Beispielen in unterschiedlicher Form. Im Falle der Unité wurde der Verwaltungsbeirat, der über 400 Einzeleigentümer vertritt, in

48 S. Schütz/A. M. Emmert, Befragung der örtlichen Bevölkerung in Bärnau und Markt Markt Bibert: Von welchen Bauwerken im Ort wissen Sie, dass es ein Denkmal ist?; Masterarbeit Otto-Friedrich Universität Bamberg 2022.

49 K. Hopfner/C. Simon-Philipp/C. Wolf (Hrsg.), größer höher dichter – Wohnen in Siedlungen der 1960er und 1970er Jahre in der Region Stuttgart, Stuttgart 2012, S. 105.

50 R. Matz/A. Schwarting, Das Verschwinden der Revolution in der Renovierung. Die Geschichte der Gropius-Siedlung Dessau-Törten, Berlin 2011, S. 15.

51 Vgl. § 8 Abs. 3 DSchG Bln 1995 sowie A. M. Odenthal, Denkmalpflegepläne für Siedlungen und Wohnanlagen als Instrument einer vorbereitenden und vorbeugenden Denkmalpflege, Vortrag im Rahmen des Symposiums „Siedlungen der Moderne und ihre Zukunft – Kulturerbe in Berlin und Osteuropa“ am 17. Februar 2010 im Marshall-Haus, Berlin; online: https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/_assets/pdf-und-zip/welterbe/vortrag_odenthal.pdf [19.05.2023].

die Erarbeitung mit einbezogen.⁵² Zusätzlich wurde der Denkmalpflegeplan publiziert und somit einem breiten Kreis Interessierter zugänglich gemacht.⁵³ Oftmals beschränkt sich der Einbezug der in den jeweiligen Denkmälern Wohnenden jedoch auf die Information über den Denkmalpflegeplan im Anschluss an dessen Erarbeitung. Die Form und der Grad der Beteiligung scheinen dabei auch von den Eigentumsverhältnissen abhängig zu sein. So ist für den Fall, dass die Wohnanlage einer Wohnungsbaugesellschaft oder -genossenschaft gehört, selten eine Teilhabe oder gar Teilnahme der Mieter im Prozess der Aufstellung eines Denkmalpflegeplans dokumentiert. Häufig werden lediglich Handreichungen an diese bzw. an die Genossenschaftsmitglieder ausgeteilt, die über den Denkmalpflegeplan, den Denkmalwert und die Maßnahmen im Fall von Veränderungen informieren.

Im Fall des Privateigentums scheint die Beteiligung der Eigentümer öfter eine Rolle zu spielen. In Berlin trifft das in besonderem Maß die Wohnsiedlungen der Moderne, die seit 2008 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören. Für den Denkmalpflegeplan der Hufeisensiedlung in Britz wurde etwa – initiiert durch den Verein „Freunde und Förderer der Hufeisensiedlung Berlin-Britz“ – eine internetbasierte Informationsplattform erarbeitet, die von allgemeinen historischen Darlegungen zur Siedlungsgeschichte bis hin zu Detaillösungen im Umgang mit einzelnen Bauteilen der verschiedenen Haustypen Informationen bereithalten und per Suchfunktion auffindbar machen soll. Die Website wurde im Frühjahr 2011 vorgestellt und enthält wertvolle Informationen zur Siedlung und zum denkmalpflegerischen Umgang, auch wenn der volle Funktionsumfang aufgrund datenschutzrechtlicher Bedenken nicht vollständig online ging.⁵⁴ In diesem Fall waren es vorwiegend engagierte Bewohner, die sich für ein zum damaligen Zeitpunkt neues Format der Denkmalvermittlung und der Teilhabe am Prozess der Planung des weiteren Umgangs mit der Siedlung engagierten und es schließlich, in Kooperation mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden und weiterer Partner, darunter auch die Deutsche Wohnen AG als Eigentümerin der Geschosswohnungen und einzelner Reihenhäuser, umsetzen.⁵⁵ Innovativ war an dieser Plattform als eine Form von Online-Denkmalpflegeplan nicht nur, dass sie als fortschreibbares Wissensrepositorium konzipiert war, sondern auch, dass sie als interaktive Plattform für den Wissensaustausch unter den Bewohnern dienen sollte.

52 Vgl. A. M. Odenthal (s. A 51).

53 *Landesdenkmalamt Berlin* (Hrsg.), *Unité d'habitation, Typ Berlin. Das Corbusier-Haus in Berlin. Denkmalpflegeplan* (Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin, Bd. 23), Berlin 2007.

54 Vgl. Land Berlin, *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Landesdenkmalamt Berlin* (Hrsg.), Rubrik „Denkmal-Basisinfo“, http://www.hufeisensiedlung.info/no_cache/denkmal-basisinfo.html [21.05.2023].

55 Vgl. zur Übersicht über weitere am Projekt Beteiligte das Impressum der Website: <http://www.hufeisensiedlung.info/statistisches-menu/impressum.html> [21.5.2023].

Während im Fall der Hufeisensiedlung die Initiative 2007 von den Bewohnern kam, wurde 2021 unter Federführung des Landesdenkmalamtes ein partizipatives Verfahren zur Waldsiedlung Zehlendorf begonnen. Diese soll als weiterer Bestandteil der Weltkulturerbestätte „Siedlungen der Berliner Moderne“ nachnominiert werden.⁵⁶ Im gleichen Zuge erfolgt eine Überarbeitung des über 20 Jahre alten Denkmalpflegeplans der Siedlung, die durch Bürgerwerkstätten begleitet wird. Die Dokumentation des Verfahrens und der Bürgerwerkstätten seit Herbst 2021 zeigen, dass es sich hier um ein partizipatives Verfahren analog zur Stadtplanung handelt. Im Fokus steht vor allem die Teilhabe am Prozess; die Bürgerwerkstätten hatten primär den Fokus zu informieren und auf Nachfragen zu reagieren sowie Anregungen der Bewohner aufzunehmen.⁵⁷ Über den Mai 2023 erfolgte online die Auslegung des Entwurfs des Denkmalpflegeplans, zu dem Stellungnahmen eingereicht werden konnten, die wiederum dokumentiert werden. Inwieweit sich im Ergebnis eine aktive Teilnahme der Bewohner niederschlagen wird, ist bei diesem laufenden Verfahren noch ungewiss. Das in UNESCO-Welterbeantragsverfahren geforderte „community involvement“ wird mit diesem Prozess jedoch nachgewiesen werden können.

Diskussion

Aus Sicht der Perspektive der Stadtentwicklungsplanung scheinen immer noch die top-down Prozesse in der Denkmalpflege vordergründig, die in der Inventarisierung auch überwiegend gegeben sind. Anders verhält es sich mit den denkmalpflegerischen Prozessen der Erhaltung, die immer Abstimmungsprozesse (mindestens) zwischen Amt und Eigentümer sind, und in denen auch die Nutzung im Fokus steht.

Es zeigt sich, dass sich einerseits die Denkmalpflege in einem Wandel hin zu einer partizipativen Denkmalpflege befindet und andererseits vielzählige Fragen offen sind. Zentral scheint dabei die Zielstellung zu sein, ob denn Teilhabe schon ein ausreichender Schritt ist. Hier sind vielfach tradierte Diskurse und Praktiken der Denkmalvermittlung verbreitet. Sollte das Ziel eigentlich die Teilnahme sein, also die aktive Partizipation, die auch Mit-Entscheidungen betrifft, braucht es Veränderungen in Diskurs und Praktik der Denkmalpflege.

Der Prozess hin zu gemeinsam getroffenen Entscheidungen zwischen institutioneller Denkmalpflege und Eigentümer ist vermutlich nicht konfliktfrei und zunächst

56 *Landesdenkmalamt Berlin* (Hrsg.), Waldsiedlung Zehlendorf – Erweiterungsvorschlag zur Welterbestätte „Siedlungen der Berliner Moderne“; <https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/welterbe/welterbepotenziale/waldsiedlung-zehlendorf-1179346.php> [22.05.2023].

57 Vgl. die Dokumentationen zu den Bürgerwerkstätten auf <https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/welterbe/welterbepotenziale/waldsiedlung-zehlendorf-1179346.php> [22.05.2023].

auch nicht Verfahren beschleunigend. Forschungen, die systematisch an mehreren Wohndenkmalen erkunden, wo Konflikte entstehen, wie diese bearbeitet werden, und ob Denkmalpflegepläne hier ein wichtiges vermittelndes Instrument darstellen können, gibt es (noch) nicht.

Zudem stellt sich die Frage, welche Rolle die Nutzer in Teilnahmeprozessen haben, wenn sie denn Mieter sind. Ist also Teilnahme abhängig vom Eigentumsstatus? Können, wollen und sollen Mieter, auch dort wo hohe Mietfluktuation herrscht, mitentscheiden? Wirkt sich die Möglichkeit auf Mit-Entscheidung auf längeren Verbleib, Identifikation und nachbarschaftsbildende Prozesse aus?

Unklar ist auch die Frage, ob neben der institutionellen Denkmalpflege, die ja stellvertretend das öffentliche Interesse wahrnimmt, auch die Bewohnerschaft im öffentlichen Interesse handeln (will), indem sie z.B. im Sinne der Erhaltung des äußeren Erscheinungsbildes der Gesamtsiedlung Einzelforderungen zurückstellt. Auch stellt sich die Frage nach den Interessen weiterer Öffentlichkeiten. Stadtgesellschaft und Bewohnerschaft, Touristen und Architekturstudierende auf Exkursion mögen ganz unterschiedliche Vorstellungen über den Umgang mit einem Denkmal haben.

Ein wichtiger Ansatz in den Abstimmungs- und Partizipationsprozessen bei der Erhaltung von Wohndenkmalen liegt in einer veränderten Perspektive auf die Bewohner. In der Stadtentwicklungsplanung wird selbstverständlich von Bewohnern als Experten für ihre Wohnumgebung gesprochen. Damit wird anerkannt, dass diese sinnvollerweise in den Planungsprozess aktiv einbezogen werden aufgrund ihres Alltagswissens und ihrem Leben in diesen Siedlungen und Bauten. Eben diese Anerkennung von siedlungs- und wohnungsbezogenem Wissen und den damit verbundenen Expertenstatus, könnte könnte auch die Abwägungen und Abstimmungen zwischen institutioneller Denkmalpflege und Denkmalbewohnern im Sinne aktiver Teilnahme stärken.

Risiken und Chancen des Autonomen Fahrens

Eine verkehrliche, städtebauliche und sozialwissenschaftliche Betrachtung

Zahlreiche Visualisierungen zum autonomen Fahren zeigen einen belebten, urbanen und stark begrünten öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Rad-, Fuß- und (autonomer) Kfz-Verkehr bewegen sich harmonisch miteinander und außer vereinzelt wartenden autonomen Mini-Shuttles sind kaum parkende Autos zu sehen. Aber ist eine solche Entwicklung wirklich zu erwarten? Und welche Weichen müssten heute gestellt werden, damit sie tatsächlich eintreten kann?

Um diese Fragen empirisch gestützt zu beantworten, wurden im Projekt „AutoRICH“ die Risiken und Chancen des autonomen Fahrens für Städte und ihrer Bewohner am Beispiel der Stadt Karlsruhe beleuchtet. Neben den Auswirkungen des autonomen Fahrens für die öffentlichen Räume und das Verkehrsgeschehen kam der Frage nach positiven und negativen Erwartungen der Stadtbewohner sowie deren Akzeptanzbedingungen eine zentrale Stellung zu.

Mittels Szenarien, Fahrtexperimenten, partizipativen Formaten sowie der Entwicklung von Instrumenten zur Verkehrssteuerung wurde das Thema von einem interdisziplinären Team¹ aus Stadt- und Verkehrsplanung, Soziologie und Informatik multiperspektivisch untersucht. Basierend auf den Forschungsergebnissen wurden Empfehlungen für politische Entscheidungsgremien entwickelt, damit autonomes Fahren zu einer lebenswerten Stadt von morgen beitragen kann.

Das Projekt AutoRICH wurde im Zeitraum von September 2018 bis Februar 2022 mit einem Umfang von rund 500.000 Euro von zwei baden-württembergischen Ministerien gefördert: dem Ministerium für Verkehr sowie dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst. Es ist damit eines von mehreren „Smart Mobility“-Projekten, die im Rahmen des Aufbaus und der initialen Nutzung des

¹ Außer Autor und Autorinnen dieses Beitrags waren folgende Institutionen und Personen beteiligt: Hochschule Karlsruhe: Tim Reuber & Jan Wachsmann (IVI), Reiner Jäger & Naznin Akter (Labor für GNSS und Navigation); KIT: Lisa Matzdorff & Sanda Sandic (IESL), Felix Albrecht & Josua Sequenz (House of Competence, Methodenlabor); Koehler und Leutwein GmbH & Co KG: Stefan Wammetsberger & Peter Köhler; Fraunhofer Institut (IOSB): Jens Ziehn & Miriam Ruf; Wilko Manz (Beratung).

„Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF-BW)“ bearbeitet wurden. Die Feldversuche im Rahmen des Projektes wurden auf der Infrastruktur des TAF-BW erarbeitet und getestet.

Der vorliegende Artikel fasst zentrale Befunde aus dem Projekt und der abschließenden Diskussion mit den mittelgebenden Ministerien und den Gutachtenden zusammen.²

Veränderungen im Mobilitätsverhalten

„Was wäre, wenn es heute bereits autonom fahrende Autos gäbe?“, wurden insgesamt 3.400 Personen im Rahmen zweier Online-Erhebungen gefragt. Das Ergebnis: 60 % der Befragten würden autonome Fahrzeuge nutzen, 40 % nicht. Die am autonomen Fahren Interessierten würden dabei autonome Fahrzeuge auf verschiedene Weise nutzen: Das Privatfahrzeug wäre mit gut der Hälfte der beabsichtigten Wege nach wie vor die beliebteste Nutzungsform, aber auch Carsharing und Ridepooling würden für jeweils fast ein Viertel der Wege genutzt. Die Nutzerinnen und Nutzer autonomer Fahrzeuge würden dabei von den neuen Mobilitätsoptionen sogar regen Gebrauch machen. Es würden viele neue Wege entstehen oder vom Umweltverbund verlagert werden. Auch längere Fahrten würden akzeptiert, z. B. da während der Fahrt auch anderen Tätigkeiten nachgegangen werden könnte.

	Arbeit	Dienstlich	Ausbildung	Einkauf	Priv. Erledigung	Freizeit	Holen/ Bringen
Wege	+79 %	+136 %	+345 %	+69 %	+128 %	+66 %	+116 %
km	+16 %	+18 %	+10 %	+16 %	+17 %	+11 %	+16 %

Tab. 1: Zunahme von Wegehäufigkeit und Wegelängen durch autonomes Fahren.

Auf Grundlage dieser Daten haben wir zwei Szenarien beispielhaft für die Stadt Karlsruhe für das Jahr 2040 gebildet. Diese sind dem Grunde nach aber auch auf andere Städte übertragbar. Für beide Szenarien gelten zunächst folgende Grundannahmen:

- 2 Eine Kurzfassung des Projekts ist bereits in ähnlicher Form in der Zeitschrift „PLANERIN“ Heft 4/2022 der SRL erschienen. Eine handlungsorientierte, illustrierte Zusammenfassung des Projekts findet sich unter dem Link <https://www.h-ka.de/ivi/projekte/autorich>, der wissenschaftliche Abschlussbericht ist erhältlich unter <https://doi.org/10.5281/zenodo.8003249> [11.07.2023].

- ▷ Die Stadt wächst um 27.000 EW auf 340.000 EW (basierend auf Prognosen der Stadt Karlsruhe)
- ▷ 60% der Bewohnerinnen und Bewohner nutzen *autonome* Fahrzeuge, 40% nutzen weiterhin *manuell gesteuerte* Fahrzeuge. Das Verkehrsverhalten dieser 40% bleibt in beiden Szenarien gleich, ebenso deren Fahrzeugflotte (= 56.000 Fahrzeuge).

Szenario „Trend“

Bei diesem Szenario befinden sich die autonomen Fahrzeuge, so wie die heutigen Fahrzeuge auch, in Privatbesitz. Diese können sich wohnortfern selbstständig einen Stellplatz suchen, die Anschaffungshürde ‚Parkraum‘ für ein Auto entfällt. Man kann auch in der Innenstadt ein oder mehrere Autos halten, so wie es heute nur am Stadtrand möglich ist. Dies führt zu einer Angleichung der Zulassungsdichte und die Kfz-Flotte autonomer Fahrzeuge wächst von bisher 84.000 manuell gesteuerten auf **100.000 autonome Fahrzeuge** an.

Inklusive der auch im Jahr 2040 noch manuell gesteuerten Fahrzeuge wächst die Flotte auf insgesamt **156.00 Kfz** an. Der Parkdruck steigt, die zusätzlichen 16.000 Fahrzeuge können nicht mehr im öffentlichen Raum untergebracht werden. Es sind zusätzlich Parkhäuser für einen Großteil dieser Fahrzeuge erforderlich.

Die tägliche Verkehrsleistung steigt im Szenario „Trend“ von heute 16,8 Mio. Pkw-km auf 23,1 Mio. Pkw-km an. Limitierender Faktor ist dabei das Straßennetz; aufgrund dessen Kapazitätsgrenze könnten 25% der beabsichtigten Fahrten nicht durchgeführt werden. Dieses Ergebnis ist weit von dem Bild entfernt, das die eingangs genannten Visualisierungen vermitteln.

Szenario „Sharing“

Dem Szenario „Trend“ gegenüber steht das *Szenario „Sharing“* mit verschiedenen Ausprägungen bzw. Unterszenarien. Bei diesem Szenario gehen wir davon aus, dass es keine privat betriebenen autonomen Fahrzeuge gibt, sondern dass die 60% ‚autonom fahrenden‘ Bewohnerinnen und Bewohner diese als geteilte Sharing-Fahrzeuge nutzen.

In den „Sharing“-Szenarien stehen grundsätzlich zwei Nutzungsformen autonomer Fahrzeuge zur Verfügung:

- ▷ Carsharing: Das Auto kann individuell, jedoch zeitlich versetzt auch von anderen genutzt werden, ähnlich wie beim heutigen Carsharing. Allerdings kommen die Fahrzeuge automatisiert zu den Nutzerinnen und Nutzern. Dies ist komfortabel, erhöht aber die Anzahl der gefahrenen Kilometer der Fahrzeuge, ohne dass Personen transportiert werden (Leerfahrten).

- ▷ Ridepooling: Ähnlich den Angeboten von Uber oder MOJA werden nicht nur Autos, sondern auch Fahrten mit anderen Passagieren geteilt, die zur selben Zeit ähnliche Strecken fahren wollen. Die Passagiere werden nacheinander entlang der Route eingesammelt bzw. abgesetzt. Aus Sicht der Fahrgäste entstehen dadurch gewisse Umwege, jedoch verbunden mit einem geringeren Fahrpreis. Durch den höheren Besetzungsgrad der Fahrzeuge kann außerdem deren Effizienz gesteigert werden.

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt circa acht, ein Ridepooling-Fahrzeug etwa zehn Privatwagen. Die Fahrzeugflotte der ‚autonom fahrenden‘ Bewohner schrumpft daher von 84.000 auf circa **10.000 Fahrzeuge**. Zusammen mit den manuell gesteuerten Fahrzeugen ergibt sich eine Flotte von insgesamt **66.000 Kfz** – das ist weniger als die Hälfte der heutigen Flottengröße.

Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Die Halbierung der Fahrzeuganzahl entlastet den öffentlichen Raum in hohem Maße vom ruhenden Verkehr und ermöglicht dessen nachhaltige Transformation: Es gibt mehr Flächen für Aufenthalt, Begrünung, Entsiegelung und Klimaanpassung und zum Fahrradparken.

Wir nehmen bei diesem Szenario außerdem an, dass Tempo 30 Regelgeschwindigkeit auf den Hauptstraßen wird, Tempo 20 in den Quartieren. Vierstreifige Straßen können zu zweistreifigen Straßen zurückgebaut werden.

Wir haben die Konsequenzen des Szenarios Sharing exemplarisch an existierenden Karlsruher Straßen für verschiedene Straßenraumtypen dargestellt.

Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Straßen

Die Modellergebnisse zeigen, dass auch im Szenario „Sharing“ der PKW-Verkehr auf den Straßen unter Umständen ebenfalls stark anwachsen kann. Daher wurden weitere Unterszenarien modelliert, mittels derer die Auswirkungen unterschiedlicher Modifikationen simuliert wurden.

Im *Unterszenario* „*Sharing ohne Grenzen*“ werden – den Ergebnisse der Umfrage entsprechend – jeweils 50 % der autonomen Fahrten als Ridepooling- bzw. als Carsharing-Fahrten durchgeführt. Das Straßennetz wäre dann mit 23,1 Mio. Pkw-km/Tag ebenfalls (wie im Szenario Trend) am Limit, allerdings könnten aufgrund des höheren Besetzungsgrades der Ridepooling-Fahrzeuge alle geplanten Fahrten durchgeführt werden.

Erst der ausschließliche Einsatz von Ridepooling würde im *Unterszenario* „*Mehr Mobilität – weniger Verkehr*“ zu einem Rückgang der gefahrenen km auf 15,5 Mio.

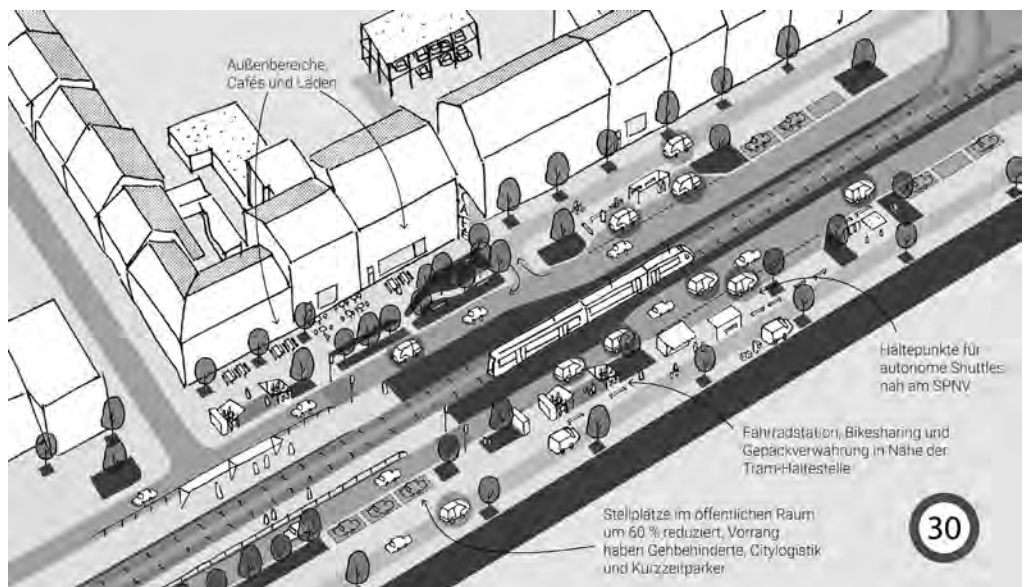
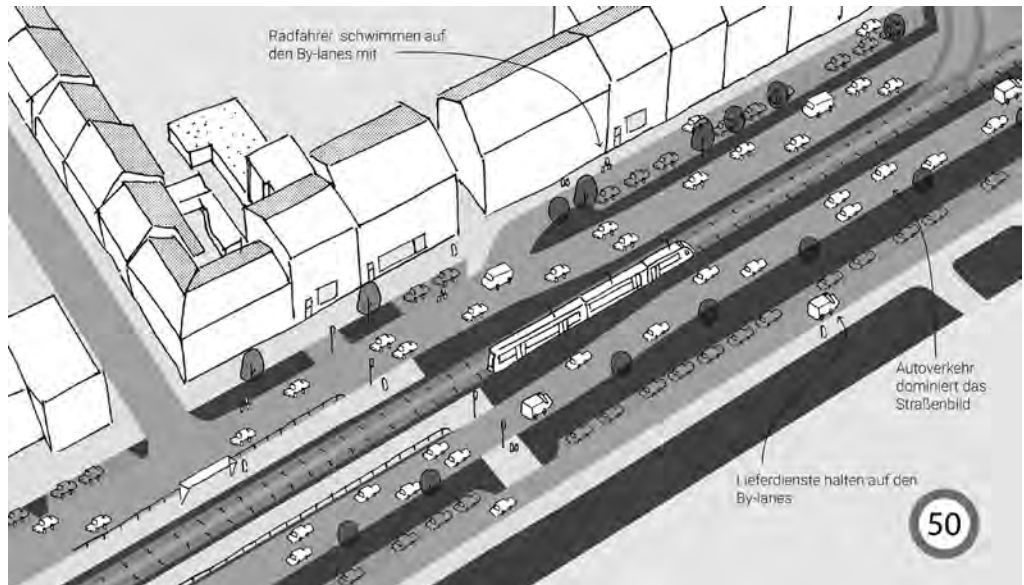


Abb 1,2: Hauptverkehrsstraße mit Aufenthaltsfunktion (Kaiserallee) im Szenario „Trend“ (oben) und „Sharing“ (unten): Statt 53 % des Straßenraumes im Szenario „Trend“ werden im Szenario „Sharing“ nur noch 19 % des Straßenraumes für den fahrenden Autoverkehr genutzt. Es werden Flächen frei für Klima-Anpassung, Spiel und Aufenthalt, Liefern und Laden sowie bequemes Umsteigen in die Straßenbahn. Die Stellplätze im öffentlichen Raum werden um 60% reduziert;
 Abb.: Lisa Matzdorff / Sanda Sandic.

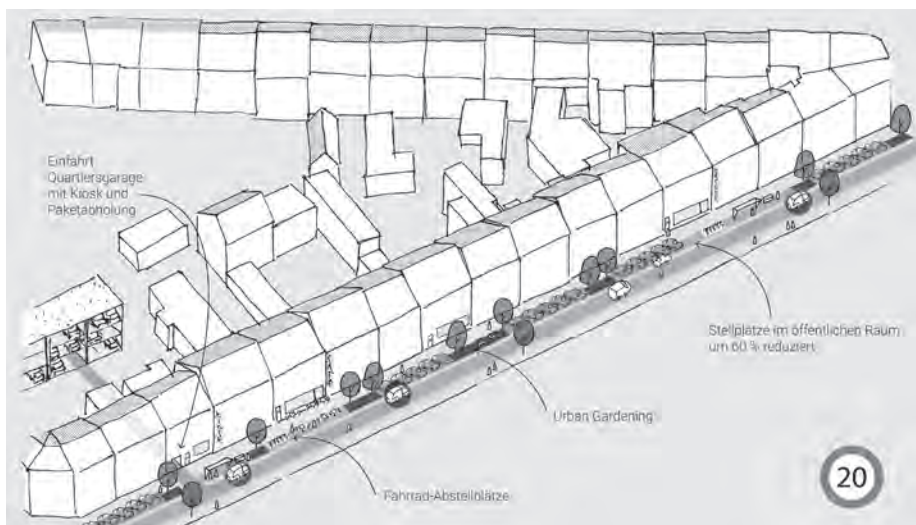
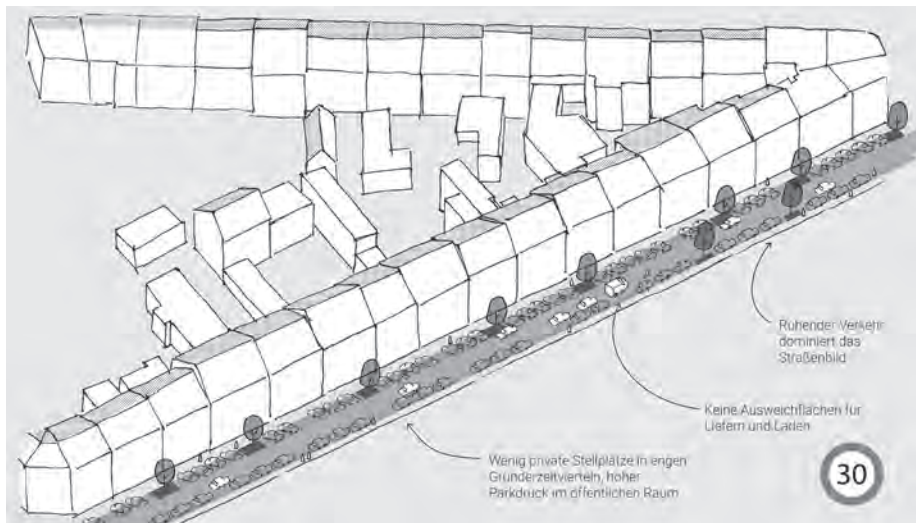
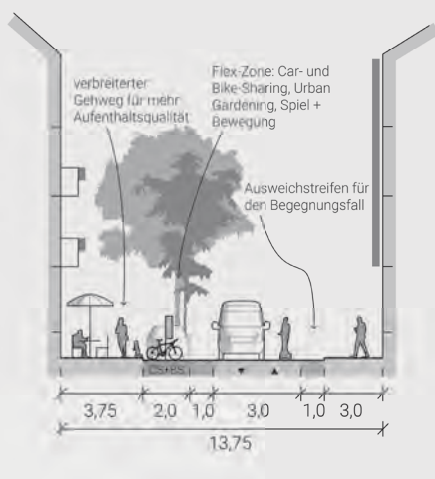
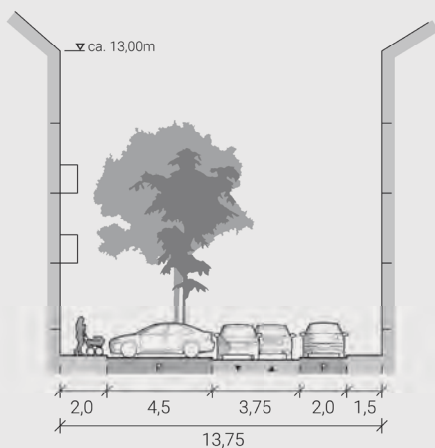


Abb 3,4: Gründerzeitliche Wohnstraße (Klauprechtstraße) im Szenario „Trend“ (oben) und „Sharing“ (unten): Die öffentlichen Räume werden zugunsten der Fußgänger, Radfahrer und des Aufenthaltes umgestaltet. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden angeboten; Querschnitte: rechts; Abb.: Lisa Matzdorff / Sanda Sandic.



täglich führen. Gegenüber dem sog. Prognose-Nullfall ein Rückgang um 10 %.

Ergänzend wurde das *Unterszenario „Modal Shift“* modelliert, mit dem derselbe verkehrliche Effekt erreicht wird (minus 10 % gegenüber dem Prognose-Nullfall), bei dem jedoch Wahlfreiheit zwischen Carsharing- und Ridepooling besteht. Bei diesem Szenario wird die Verkehrsleistung dadurch reduziert, dass die Attraktivität für den Kfz-Verkehr durch Push- und Pull-Maßnahmen reduziert wird, etwa durch Fahrzeiterhöhung, höhere Parkgebühren usw.

Ein signifikanter Beitrag zum Klimaschutz würde erst im *Unterszenario „Mobilitätswende für Klimaschutz“* erreicht, in dem die Verkehrsleistung um 60 % bzw. auf 6,9 Mio. Pkw-km reduziert wird. Dies kann jedoch nur durch massive Kostensteigerungen im Kfz-Verkehr sowie ggf. den Einsatz von restriktiven Steuerungsinstrumenten zum Management von Streckenkontingenten erfolgen, wie eines im Projekt prototypisch entwickelt wurde.

Hinsichtlich der Nachhaltigkeitsindikatoren Treibhausgasemissionen, Lärm, Aufenthaltsqualität, Leistbarkeit von Mobilität, soziale Akzeptanz, ÖPNV und Klimaresilienz verbessern sich die Szenarien deutlich von „Trend“ bis „Mobilitätswende für den Klimaschutz“.

Interaktion autonomer Fahrzeuge mit dem Fußverkehr

Autonome Fahrzeuge sollen insbesondere auf belebten ‚abstimmungsintensiven‘ Straßen mit dem Fußverkehr harmonisch interagieren. Eine zusätzliche Separation des Fußverkehrs – um die Fahrt autonomer Fahrzeuge nicht zu ‚stören‘ – soll vermieden werden.

Mittels einer Experimentalstudie auf dem TAF-BW und mit Hilfe eines Modellansatzes wurden Möglichkeiten für eine ‚stadtverträgliche‘ Interaktion autonomer

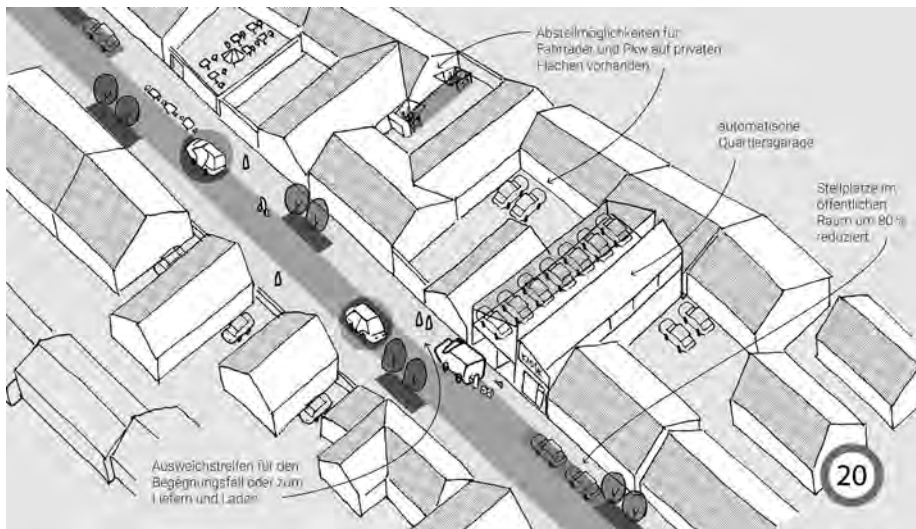
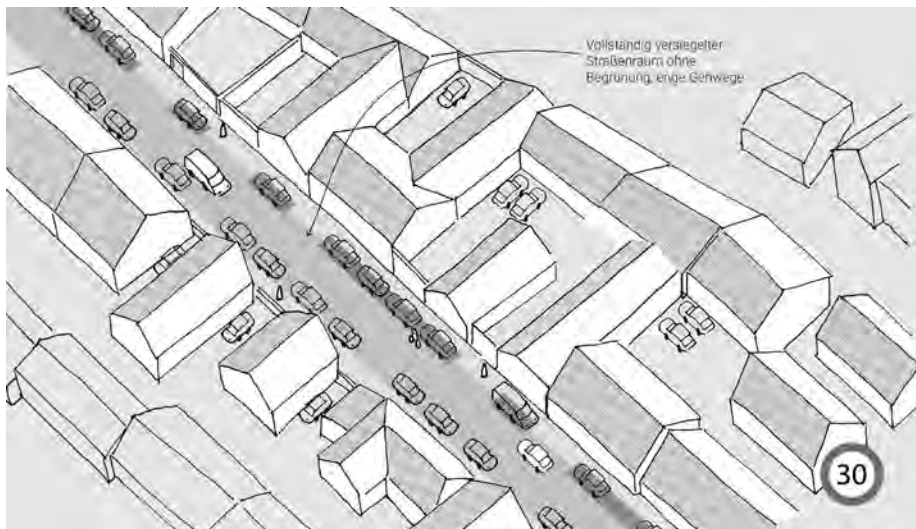


Abb 4, 5: Dörfliche Hauptstraße (Neufeldstraße) im Szenario „Trend“ (oben) und im Szenario „Sharing“ (unten): Die dörflichen Strukturen bieten in den Höfen Platz für Stellplätze und Fahrräder, ggf. sogar für automatische Parkgaragen auf den Privatgrundstücken. Der öffentliche Raum kann für den Aufenthalt und für Bäume genutzt werden;
Abb.: Lisa Matzdorff / Sanda Sandic.

Fahrzeuge mit dem Fußverkehr erarbeitet: Die Experimente zeigten, dass autonome Fahrzeuge auf abstimmungsintensiven Straßen mit Geschwindigkeiten von 10 bis 20 km/h fahren sollten. Diese Geschwindigkeiten gelten als ‚stadtverträglich‘, gleichzeitig werden unklare Abstimmungssituationen vermieden. Mit zunehmender Verkehrsstärke sollten sich die Fahrzeuge außerdem in Pulks organisieren, um die Barrierewirkung für den Fußverkehr möglichst gering zu halten.

Die Wirksamkeit dieser Möglichkeiten erhöht sich mit zunehmender Durchdringung der Fahrzeugflotte mit autonomen Fahrzeugen.

Soziale Dimensionen autonomen Fahrens

Um eine Bewertung der im Projekt erstellten Zukunftsszenarien zu erhalten, wurde ein Bürgerdialog durchgeführt, in dessen Rahmen die beiden Szenarien „Trend“ und „Sharing“ sowie weitere Aspekte rund um das Thema autonomes Fahren diskutiert wurden. Die 36 Teilnehmenden waren systematisch ausgewählt worden und diskutierten in insgesamt sechs parallel stattfindenden Fokusgruppen zunächst unabhängig voneinander jeweils eines der Szenarien (Trend oder Sharing). Erst anschließend und mit dem Wissen um das jeweils andere Szenario wurden die beiden Szenarien gemeinsam diskutiert. Pandemiebedingt wurde die Veranstaltung als Onlineformat entwickelt.

Das Szenario „Trend“ wurde von den beteiligten Bürgern eindeutig als risikoreich betrachtet. Im Vergleich zum Szenario „Sharing“, bei dem hinsichtlich nahezu aller Aspekte sowohl Chancen als auch Risiken als ‚zwei Seiten einer Medaille‘ diskutiert wurden, wurden beim Szenario „Trend“ gleich mehrere Aspekte ausschließlich als Risiko diskutiert.

Hervorzuheben ist für beide Szenarien, dass fehlende bzw. unzureichende Regulierung als ein Risiko gesehen wird. Dies betrifft einerseits den Schutz bzw. Ausbau des ÖPNV, andererseits die Aufrechterhaltung gesellschaftlicher Teilhabe und die Übernahme ökologischer Verantwortung.

Neben der differenzierten Bewertung der beiden Szenarien wurden vielfach Bedingungen thematisiert, die grundlegend sind, damit die Einführung des autonomen Fahrens akzeptiert wird:

Prominent wurde formuliert, dass die Einführung des autonomen Fahrens nicht mit mittelbaren oder unmittelbaren Privilegien für finanziell besser gestellte Haushalte einhergehen darf. Vielmehr wurde diskutiert, dass regulative Maßnahmen notwendig sind, um strukturelle Benachteiligungen zu verhindern. Die Inanspruchnahme eines autonomen Fahrzeugs muss für jeden erschwinglich sein und es darf keine strukturelle Benachteiligung bestimmter Gruppen durch soziale, ökonomische oder technologische Faktoren stattfinden, beispielsweise von Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung oder Geringverdienenden. Auch ein sehr unterschiedliches

Mobilitätsangebot im städtischen und im ländlichen Bereich gilt es nach einhelliger Meinung zu vermeiden.

Eine zentral formulierte Bedingung war die Wahlfreiheit bei Mobilitätsentscheidungen. Sowohl grundsätzlich in Bezug auf die Unterscheidung, manuell gesteuert zu fahren oder automatisiert, als auch in Bezug auf die Wahl zwischen einer ‚geteilten‘ (mit dem ÖV oder einem Ridesharing-Fahrzeug) oder einer ‚individuellen‘ Fahrt (im eigenen Fahrzeug oder in einem exklusiv gebuchten Fahrzeug eines Mobilitätsdienstleisters). Eine Steuerung der Wahl zwischen den verschiedenen Sharing-Angeboten durch Preisgestaltung wird jedoch als möglich erachtet. Eventuell entstehende Kosten, etwa für Parkraum oder für das Fahrzeug wurden nicht thematisiert, bzw. es wurde unterstellt, dass mögliche derartige Folgekosten mit der freiwilligen Wahl eines autonomen Fahrzeuges als Fortbewegungsmittel verbunden sind.

In Bezug auf den Gesamtverkehr wurde geäußert, dass die Verkehrssteuerung intelligent genug sein müsste, um Staus zu vermeiden (oder zu umfahren) und dass die Fahrtzeit autonomer Fahrzeuge gegenüber manuell gesteuertem Fahren geringer sein müsste.

Die unter dem Überbegriff Sicherheit versammelten Themen beziehen sich auf drei zu unterscheidende Aspekte: Verkehrssicherheit, Datenschutz und persönliche Sicherheit.

- ▷ Die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Unfallrisiken im Straßenverkehr – sowohl Funktionsstörungen des Fahrzeugs selbst als auch Fehler im Gesamtsystem und Unfallrisiken mit anderen Verkehrsteilnehmenden.
- ▷ Der Aspekt des Datenschutzes bezieht sich auf die Sicherheit der Daten über individuelle Bewegungsmuster (Überwachung), auf mögliche Angriffsflächen für Cyberkriminalität (Diebstahl) sowie auf die Gefahr der (Industrie-)Spionage und Manipulation des Verkehrssystems.
- ▷ Der Aspekt der persönlichen Sicherheit wurde v. a. bei der Diskussion des Szenarios „Sharing“ thematisiert: Ausschließliches (alternativloses) Sharing wird nicht als akzeptabel betrachtet; zu groß ist die Befürchtung, mit unangenehmen Mitfahrenden (stark alkoholisiert, ausfällig etc.) auf engem Raum (anders als in der Bahn, in der man besser ausweichen kann) unterwegs sein zu müssen.

Alle drei Aspekte müssten erfüllt sein, damit sich die Teilnehmenden des Bürgerdialogs vorstellen können, autonom fahrende Fahrzeuge zu nutzen.

Das Gesamtsystem, das für die Funktion und Steuerung des Verkehrs eingesetzt wird, muss außerdem in hohem Maße technisch zuverlässig sein. Darüber hinaus wurde gefordert, dass Möglichkeiten zur Gefahrenabwehr gegeben sein müssen, falls die Systeme ausfallen (z. B. Notruf, Eingriff in die Steuerung).

Neben der grundsätzlichen Frage, was autonomes Fahren der Gesellschaft als Nutzen bringt, wurde gefordert, dass mit der Einführung autonom fahrender Fahr-

zeuge auch allgemeine Verbesserungen einhergehen – entweder durch individuelle Komfortsteigerung oder durch Verbesserungen im gesamten Stadtbild. Eine Verschlechterung, etwa in Form einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens, gilt es unbedingt zu vermeiden.

Darüber hinaus formulierten die Teilnehmenden offene Fragen, z. B. in Bezug auf „Sonderregelungen“ für autonome gegenüber konventionellen Fahrzeugen sowie grundlegende Bedenken, inwiefern politische Entscheidungsträger mutig genug seien, die gesamtgesellschaftlich wünschenswerten Regulierungen tatsächlich umzusetzen.

Im Vergleich mit den im Projektrahmen durchgeführten Online-Erhebungen zu Präferenzen in Bezug auf das autonome Fahren fällt die große Diskrepanz zwischen den Ergebnissen auf: Als Ergebnis der Onlinebefragungen (s. o.) zeigte sich, dass die Befragten – jeweils aus ihrem persönlichen Blickwinkel – von den neuen Möglichkeiten des autonomen Fahrens rege Gebrauch machen würden, was in der Summe einen erheblichen Zuwachs des Verkehrs mit sich bringen würde. Im Rahmen des Bürgerdialogs mit dieser Verkehrszunahme konfrontiert, wurde diese jedoch eindeutig als unerwünscht markiert. Schon ein erster Eindruck der Szenarien wurde von den Teilnehmenden als „Utopie“ (Szenario „Sharing“) bzw. als „Dystopie“ (Szenario „Trend“) artikuliert. Diese Bewertung wurde durch die Teilnehmenden bereits vor der Schlussdiskussion so vorgenommen und nach Kenntnis des je anderen Szenarios noch verstärkt. Weitere Gründe für die polarisierten Bewertungen der beiden Szenarien liegen unseres Erachtens nach erstens darin, dass den am Dialog Teilnehmenden im Gegensatz zu denen der Online-Befragungen Informationen zu möglichen Konsequenzen ihrer individuellen Mobilitätsentscheidungen aufgezeigt wurden. Zweitens wirkt das Format der Gruppendiskussion in der Regel moderierend auf extreme Einzelmeinungen und die Teilnehmenden zeigen ein gewisses Maß an sozialer Erwünschtheit, also äußern eher eine Meinung, die in der Gruppe auf Anklang stößt als eine konträre.

Fazit und Empfehlungen:

Autonomes Fahren löst nicht per se die Verkehrsprobleme; ohne Regulierung ist sogar mit mehr Verkehr zu rechnen. Die Zunahme des Verkehrs kann zwar durch massiven Einsatz von Ridepooling kompensiert werden, dessen ‚Alternativlosigkeit‘ bei der Nutzung autonomer Fahrzeuge wird jedoch von den Nutzern kritisch gesehen.

Die größten Chancen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung liegen im Sharing, welches im Sinne einer Transformation des öffentlichen Raums hin zu Entsiegelung, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung enorme Auswirkungen haben kann. Das

autonome Fahren kann insbesondere durch seine Potenziale im Sharing als Treiber für eine Stadt- und Verkehrswende wirken.

Daher sollte auf *Bundesebene* der Rahmen dafür geschaffen werden, dass autonome Fahrzeuge nur als geteilte Fahrzeuge zugelassen werden. Dies sollte geregelt werden, bevor die neue Technik am Markt verfügbar ist.

Auf *Landesebene* in den Bauordnungen sollte ein reduziertes Angebot von Stellplätzen im Wohnungs- und Gewerbebau ermöglicht werden, wenn etwa das Parkraumangebot den lokalen Mobilitätskonzepten angepasst werden soll.

Auf *kommunaler Ebene* sollte die Transformation des öffentlichen Raums im Sinne einer Reduzierung der öffentlichen Parkstände angestoßen werden. Eine bewusstere und reduzierte Autonutzung sollte mit konsequenter Förderung des Car-sharing-Angebotes, des ÖPNV und der Rad-Mobilität bereits heute in Gang gesetzt werden.

Diese Regelung erscheint vielleicht auf den ersten Blick als radikal und unrealistisch. Andererseits beobachten wir, dass sich die Wahrnehmung von Problemen und Lösungen derzeit kurzfristig ändert. Wer hätte 2019 abgesehen, dass zahlreiche kleine und große Städte sich hinter der Forderung versammeln, Tempo 30 stadtwweit ausweisen zu dürfen? Ein Paradigmenwechsel hinsichtlich des Klimawandels erfordert Lösungen, die bisherige Gewissheiten in Frage stellen.

Schließlich wurde im Projekt AutoRICH – und hier insbesondere in den partizipativen Bürgerformaten – deutlich, wie weitreichend der Akzeptanzkontext im Fall autonom fahrender Fahrzeuge zu verstehen (und zu klären) ist. Er reicht von der Mikroebene des Individuums im Fahrzeuginnenraum über Interaktionsformen in und mit dem Fahrzeug und die Einbettung verschiedener Dienste und Geschäftsmodelle rund um autonomes Fahren und der Frage, wie autonom fahrende Fahrzeuge das Stadtbild und Lebensgefühl verändern, bis hin zu gesamtgesellschaftlich relevanten Themen wie sozialer Gerechtigkeit und ökologischer Verantwortung.

Die individuellen Nutzungsabsichten der befragten Bürger in Bezug auf das autonome Fahren unterscheiden sich deutlich von dem, was im Kollektiv und für das Kollektiv als erstrebenswert erachtet wird. Um auch *auf individueller Ebene die Akzeptanz für steuernde Maßnahmen zu erreichen*, ist es unabdingbar, diese in einem transparenten und partizipativen Prozess einzuführen. Wie es gelingen kann, dass die Regulierungen tatsächlich als Bereicherung empfunden und im täglichen Mobilitätsverhalten gelebt werden, war schließlich auch Thema der letzten Diskussionen mit Angehörigen des Verkehrsministeriums. Unserer Einschätzung nach bedarf es hierzu neben dem Mut zur Konsequenz auf Seiten der politischen Entscheidungsgremien vor allem positiver, unmittelbarer Erfahrungen am eigenen Leib mit Sharing-Modellen. Realversuche ähnlich dem 9-Euro-Ticket für den ÖPNV könnten hierfür in Frage kommen.

Landesgartenschauen

Ein typisches Format der ereignisorientierten Stadtentwicklung in Deutschland

1. Trend zur Festivalisierung und ereignisorientierten Stadtentwicklung

Als Antwort auf den zunehmenden Wettbewerb zwischen Städten, die Neoliberalisierung der Stadtpolitik sowie den urbanen Strukturwandel richten viele Städte Events aus. Dahinter stehen oftmals strategische stadtentwicklungspolitische Überlegungen und Entscheidungen, da durch solche Veranstaltungen Aufmerksamkeit geschaffen werden kann und urbane Entwicklungsprozesse gezielt angestoßen oder beschleunigt werden können. Dieser Trend wird in der Stadtforschung seit den 1990er Jahren wissenschaftlich diskutiert und begleitet. Die deutsche Debatte wurde insbesondere durch die Olympia-Bewerbung Berlins und die Planungen zur Expo Hannover 2000 angestoßen. Die Stadtsoziologen Hartmut Häußermann und Walter Siebel gaben 1993 einen Sammelband mit Fallstudien verschiedener projekt- und eventorientierter Planungen heraus und prägten damit die Begriffe der *Festivalisierung der Stadtpolitik* und der *Stadtentwicklung durch große Projekte*.¹ Mit Mega-Events wie Olympischen Spielen, Expos und Fußballweltmeisterschaften entstehen seit einigen Jahrzehnten fundamentale städtische Transformationsprozesse. Zudem wird es den ausrichtenden Städten ermöglicht, ein bestehendes Image nach innen und außen hin zu korrigieren. Dementsprechend ist die Bewerbungsphase um ein solches Mega-Event von einem hohen Interesse der Städte und einer starken Konkurrenz bestimmt.²

Gleichwohl werden Mega-Events in jüngerer Vergangenheit aufgrund ihrer fehlenden Nachhaltigkeit, ihren negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen sowie der Verdrängung existierender städtischer Probleme kritisch betrachtet. Martin Müller prägte in diesem Zusammenhang den Begriff des *Mega-Event-Syndroms*,

1 H. Häußermann/W. Siebel, Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik, in: H. Häußermann/W. Siebel (Hrsg.), Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte, Wiesbaden 1993, S. 8 ff.

2 A. Smith, Events and Urban Regeneration. The strategic use of events to revitalize cities, New York 2012, S. 27 ff.

der das gemeinsame Auftreten und den Zusammenhang negativer Event-Symptome beschreibt. Dazu zählt auch, dass zum Teil extrem überdimensionierte Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, um dem Event an sich gerecht zu werden, welche jedoch mit Abschluss des Events unzureichend genutzt werden oder sogar brachfallen. Mit Mega-Events sind zudem häufig massive Kostenüberschreitungen verbunden.³

Während die Event-Ausrichtung bisher überwiegend Strategie von Metropolen und Großstädten war, nimmt deren Attraktivität aufgrund der geschilderten Problematiken ab. Infolgedessen rücken derweil kleinere Städte und regionale Zentren mit begrenzteren Eventformaten in den Fokus – mit Konzepten für Investitionen in die Stadtentwicklung und mediengerechter Inszenierung der Stadt selbst.⁴

Typische Formate einer ereignisorientierten Stadtentwicklung sind in diesem Zusammenhang Landesgartenschauen in Klein- und Mittelstädten mit einem Fokus auf die Entwicklung urbaner Grünräume.⁵ Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen eines durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft geförderten Forschungsprojekts Landesgartenschauen in dem Zeitraum von 2018 bis 2021 untersucht.⁶ Aufgebaut wurde dabei eine Datenbank aller bisher stattgefundenen und in Planung befindlichen Landesgartenschauen. Anschließend wurden insgesamt 13 Ex-Post- und begleitende Fallstudien durchgeführt, um auf Grundlage von Experteninterviews, Dokumentenanalysen sowie Ortsbegehungen vertiefende Erkenntnisse zu erlangen. Im Zuge der Fallstudienanalyse wurden die verschiedenen Phasen beleuchtet, die eine ausrichtende Stadt durchläuft. Dabei standen folgende Fragen im Mittelpunkt des Interesses: Welche Elemente und Prozesse sind in den Phasen von der Bewerbung bis hin zur Nachnutzung relevant und welche Implikationen ergeben sich für die Stadtentwicklung der ausrichtenden Städte?

2. Entwicklung und Zielsetzung von Landesgartenschauen

Gartenschauen haben in Deutschland eine lange Tradition, die bis in das 19. Jahrhundert zurückreicht. Das Konzept entstammt Großevents wie der Internationalen Gartenbauausstellung in Hamburg 1896 oder der Internationalen Gartenschau 1897 in

3 M. Müller, Das Mega-Event-Syndrom. Weshalb Großveranstaltungen so problematisch sind – und was sich ändern sollte, in: Standort 39/2 (2015), S. 120 ff.

4 R. Hitzler, Eventisierung. Drei Fallstudien zum marketingstrategischen Massenspaß, Wiesbaden 2011, S. 56.

5 A. C. Theokas, Grounds for Review. The Garden Festival in Urban Planning and Design, Liverpool 2004, S. 2 ff.

6 Vgl. [https://gepris.dfg.de/gepris/projekt/389503094?context=projekt&task=showDetail&id=389503094&\[10.07.2023\]](https://gepris.dfg.de/gepris/projekt/389503094?context=projekt&task=showDetail&id=389503094&[10.07.2023]).

Dresden. Das prominente Format der Bundesgartenschau wurde in der Nachkriegszeit erstmals 1951 in Hannover veranstaltet und existiert in dieser Form bis heute. Während bei Bundesgartenschauen zunächst der Wiederaufbau und die grundlegende Eindämmung von Kriegsschäden im Vordergrund stand, ergab sich danach ein Funktionswandel mit einer Vielzahl neuer Strategien und Leitthemen. Aspekte der Stadtentwicklung, der Konversion sowie der ökologischen Aufwertung gewannen an Relevanz und dienten modellhaft auch als Inspiration für die Durchführung von Gartenschauen u. a. in Österreich, Frankreich, der Schweiz und Großbritannien, aber auch in Asien, Australien und Nordamerika.⁷

In den 1980er Jahren wurden in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen erstmals Landesgartenschauen als „kleineres Pendant“ zu den Bundesgartenschauen durchgeführt und von den Landesregierungen als Event-Konzept für kleinere Städte und Gemeinden betrachtet. Diese Landesgartenschauen waren eine Reaktion auf die großen Erfolge der Bundesgartenschauen und zielten gegen eine „Monopolisierung“ dieses Events auf die Großstädte.⁸ In den 1990er und frühen 2000er Jahren entstanden in den meisten anderen Bundesländern ebenfalls Konzepte zur Durchführung von Landesgartenschauen. Diese wurden in der Regel auf kleineren Flächen und mit einem geringeren Investitionsvolumen geplant und haben sich insbesondere für Klein- und Mittelstädte als ein wichtiger Typus ereignisorientierter Stadtentwicklung etabliert und gleichzeitig als wichtige Impulsgeber für gesamtstädtische Entwicklungen erwiesen.⁹ Durch eine insgesamt komplexe Finanzierungsstruktur mit einem effizienten Mix aus privaten und öffentlichen Quellen können städtebauliche, infrastrukturelle und Grünmaßnahmen initiiert und beschleunigt werden, wodurch der Standort aufgewertet wird und sich städtische Strukturen nachhaltig entwickeln können.¹⁰ Mit ihrem spezifischen Grünfokus wirken sich Landesgartenschauen zudem positiv auf die Entwicklung urbaner Grünräume aus. Dabei werden oft auch regionalökonomische Ziele verfolgt. Und auch der Tourismus sowie die regionale Wirtschaft können profitieren.¹¹

Die Karte in Abb. 1 verortet, dass bis zum Jahr 2022 bereits 138 Landesgartenschauen in Deutschland stattgefunden haben und 37 weitere in Planung bzw. an ausrichtende Städte bis in die 2030er Jahre vergeben sind. Diese große Anzahl ver-

7 A. C. Theokas (s. A 5), S. 29 ff.

8 C. Rast/A. Storch, Gartenschauen als Instrument der Tourismus- und Stadtentwicklung, in: vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung 2 (2018), S. 83 ff.

9 C. Diller, Landesgartenschauen als Format der Entwicklung von Mittelstädten. Das Beispiel der Landesgartenschau Gießen 2014, in: pnd-online I (2016).

10 M. Neufeld/T. Chilla, Blümchenschau, Festivalisierung oder strategische Stadtentwicklung? Die Landesgartenschau Bamberg 2012, in: Standort 37/1 (2013), S. 6 ff.

11 C. Rast/A. Storch (s. A 8), S. 84.

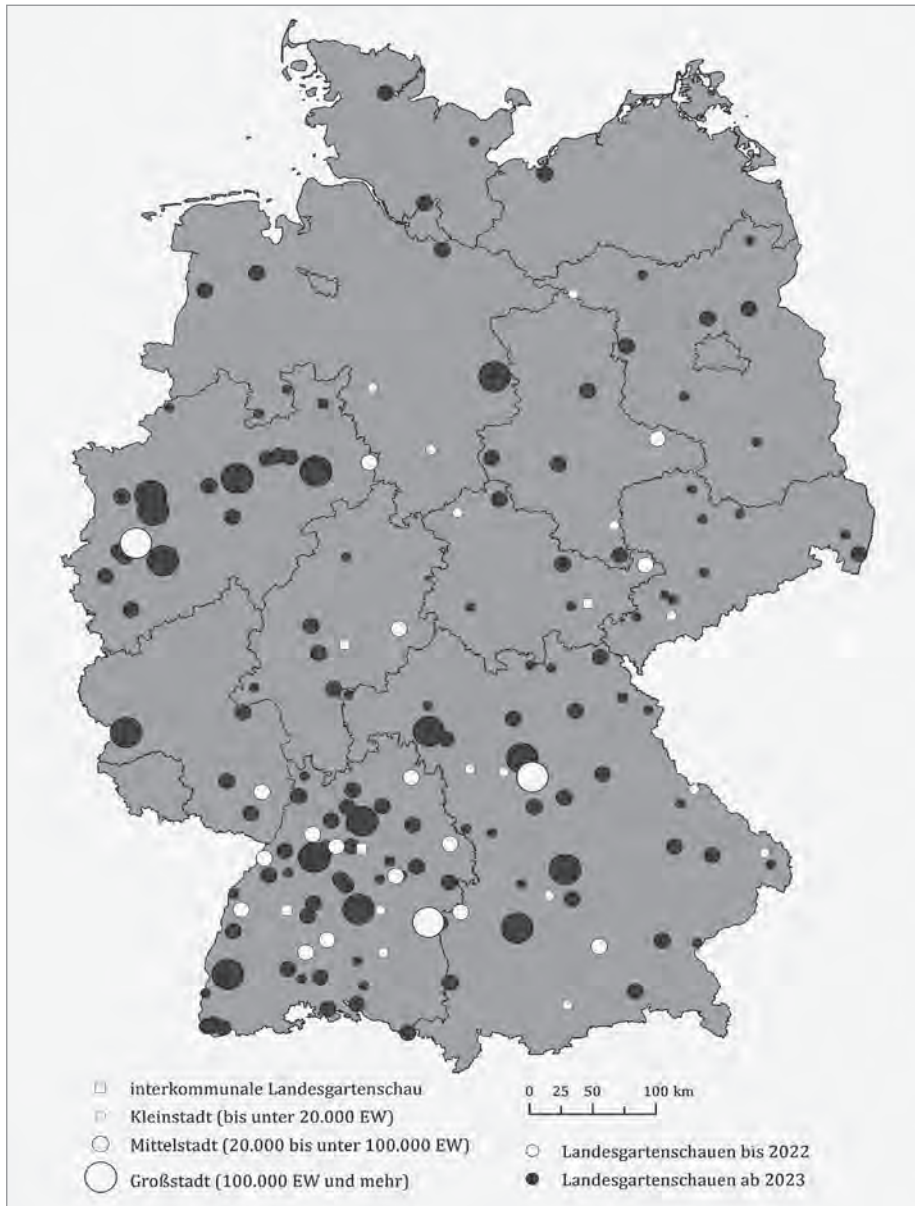


Abb. 1: Karte zur räumlichen Verortung aller bisher durchgeführten und in Planung befindlichen Landesgartenschauen nach Stadtgröße (EW: Einwohnerinnen und Einwohner), Darstellung: S. Karic; Datenbasis: eigene Analysen; Statistisches Bundesamt, Daten aus dem Gemeindeverzeichnis. Städte in Deutschland nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte, Gebietsstand: 31.12.2021, Wiesbaden 2022; Kartenbasis: GeoBasis-DE/BKG 2020.

deutlicht die Relevanz einer Ausrichtung. Dass Landesgartenschauen in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen die größte Tradition haben und dort bereits am längsten und am regelmäßigsten stattfinden, ist auch in der Karte mit einer hohen Dichte in diesen Bundesländern sichtbar. Zudem stellt die Karte dar, dass ein großer Teil der Landesgartenschauen in Klein- und Mittelstädten ausgerichtet wurde oder geplant ist. Lediglich 11 % der ausrichtenden Städte sind Großstädte, was die Bedeutung von Landesgartenschauen als typisches Eventformat für Klein- und Mittelstädte unterstreicht.

Sechs der Schauen sind bereits durchgeführte oder aktuell geplante interkommunale Landesgartenschauen mit der Beteiligung von zwei oder mehr Städten oder Gemeinden (in Abb. 1 mit quadratischen Symbolen). Diese Art von Landesgartenschau spielt insbesondere für interkommunales Zusammenarbeiten eine zentrale Rolle, weswegen in einigen Bundesländern das Interesse an solchen Formaten steigt. Auch Bundesgartenschauen werden zum Teil interkommunal ausgetragen. Ein Beispiel ist die Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal, die für das Jahr 2029 geplant wird.

3. Die Bewerbungs- und Planungsphase

Auf Basis der Ausschreibung einer Landesregierung zur Durchführung einer Landesgartenschau in einem bestimmten Jahr beginnt die Bewerbungsphase einer Stadt. Die Idee zur Bewerbung entstammt in der Regel aus Kreisen der Stadtpolitik oder Stadtverwaltung und zieht eine Machbarkeitsstudie nach sich, die in einem Bewerbungskonzept mündet. Verschiedene urbane Zielsetzungen oder Problemstellungen werden hierin fokussiert, um darzulegen, welche positiven Auswirkungen die Ausrichtung einer Landesgartenschau langfristig für die Stadt haben kann. Auf dieser Grundlage wird durch eine Bewertungskommission, bestehend aus Akteuren federführender Ministerien und Fachverbände, eine Auswahl getroffen und der Zuschlag durch die Landesregierung an eine ausrichtende Stadt vergeben. Der gesamten Bewerbungsphase liegen länderspezifische Leitfäden und Richtlinien zugrunde, welche die Konzeption der Landesgartenschau sowie die Voraussetzungen zur Förderung und Vergabe definieren. Dementsprechend weichen die grundlegenden Zielstellungen und Konzepte einer Landesgartenschau zwischen den Bundesländern teilweise voneinander ab. Im Fokus steht jedoch immer die Gestaltung urbaner Grünräume zur Verbesserung der Lebensqualität sowie der ökologischen Qualität.

Nach einer erfolgreichen Bewerbung und dem Zuschlag zur Ausrichtung beginnt der eigentliche Planungsprozess, wobei das Gartenschaugelände zunächst in einem städtebaulichen und grünraumplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb strukturiert wird. Sodann wird eine Event-Gesellschaft gegründet, welche für die Durchführung zuständig ist. Diese Durchführungsgesellschaft koordiniert die be-

reits weiter fortgeschrittene Konzeption und später den Bau der Maßnahmen. Sie setzt sich zusammen aus städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und in der Regel aus Akteuren der Fördergesellschaft der jeweiligen Länder. Die Planungsphase umfasst erfahrungsgemäß einen Zeitrahmen von fünf bis zehn Jahren und endet mit der Eröffnung der Landesgartenschau (s. Abschnitt 4).

Im Rahmen der Konzeption einer Landesgartenschau werden vielfältige Maßnahmen realisiert, die nachhaltige Investitionen in die Stadtentwicklung der Ausrichter-Städte darstellen und neben Eigenmitteln der Städte insbesondere durch Fördermittel finanziert werden. In der Regel steht eine Landesgartenschau-Pauschalförderung zur Verfügung, die bei der Vergabe an eine Stadt durch die Landesregierung zugesichert wird. Daneben existiert durch eine Priorisierung die Möglichkeit, vereinfacht Zugang zu verschiedenen Fördertöpfen und -programmen, beispielsweise zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur, zu erhalten und diese im Zuge der Planungen einzusetzen. Alle investiven Maßnahmen, die im direkten Zusammenhang mit der Landesgartenschau umgesetzt werden, werden in einem Investitionshaushalt zusammengefasst. Dieser enthält neben den Planungskosten für den Wettbewerb die Bau- und Baunebenkosten für die Daueranlagen und wird entsprechend teilweise durch Fördermittel finanziert.

In Abbildung 2 werden die verschiedenen Maßnahmen und Projekte als Erkenntnis der Fallstudienanalyse – kategorisiert nach baulichen- und infrastrukturellen Maßnahmen sowie Grünmaßnahmen – im Stadtraum verortet.

Auf den Geländen der Landesgartenschauen werden überwiegend Grünmaßnahmen sowie bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen realisiert. Die Gestaltung neuer und die Revitalisierung bestehender Grünflächen stehen im Vordergrund der Konzepte. Dazu werden insbesondere häufig Gewässer ökologisch aufgewertet und revitalisiert. Zentrale bauliche Maßnahmen sind Spiel- und Sportanlagen, Brachflächensanierungen, Konversionen, die Schaffung neuer Sitzareale und Veranstaltungsflächen sowie vor allem Hochwasserschutz und Altlastensanierungen. Als infrastrukturelle Maßnahmen finden sich in den Geländen häufig Fuß- und Radwege, Straßen, Brücken sowie ÖPNV-Anschlüsse.

Neben den Maßnahmen im unmittelbaren Landesgartenschau-Gelände sind bei der Planung typischerweise flankierende Maßnahmen relevant, die das gesamte Stadtgebiet betreffen können. Landesgartenschau-Planungen ermöglichen beispielsweise städtebauliche Sanierungen oder die Gestaltung neuer Wohnquartiere. Flankierende infrastrukturelle Maßnahmen sind im Rahmen der Untersuchung als besonders relevante Elemente hervorzuheben. Insbesondere für den Radverkehr und für Fußgänger werden auch hier häufig zentrale Infrastrukturverbesserungen durch neue Wege, Brücken, Übergänge etc. geschaffen. Bei vielen ausrichtenden Städten wird gar der ÖPNV gesamtstädtisch neu gedacht. Somit wird mit einer Landesgar-

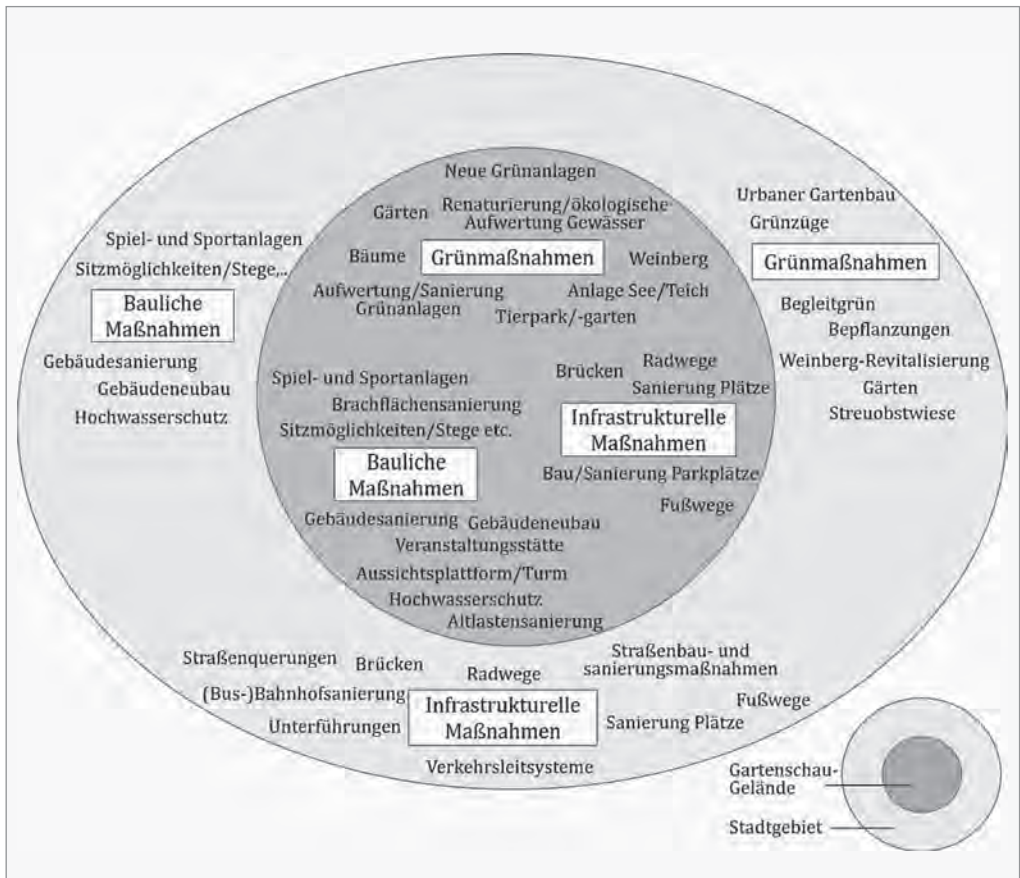


Abb. 2: Maßnahmen und Projekte im Landesgartenschau-Gelände und flankierende gesamtstädtische Maßnahmen und Projekte; Darstellung: S. Karic.

tenschau sowohl durch die Gestaltung spezifischer Areale als auch durch sonstige, weniger gartenschauspezifische Maßnahmen eine weiterführende gesamtstädtische Entwicklung ermöglicht. Die Vernetzung verschiedener Bereiche innerhalb der Städte wird häufig thematisiert und durch Maßnahmen optimiert. Viele Städte binden die Landesgartenschau-Planungen auch von vornherein in bestehende Konzepte einer strategischen Stadtentwicklung ein, um diese voranzutreiben.

Im Rahmen der Bewerbungs- und Planungsphase werden unterschiedliche Akteure sowie Bürgerinnen und Bürger am Prozess beteiligt, was ein zentrales Element des Erfolgs und der Akzeptanz darstellt. Hier ist in den vergangenen Jahrzehnten eine deutliche Zunahme der Partizipationsoptionen erkennbar. Während bei eini-

gen Städten bereits die Bewerbungsphase für intensive Beteiligungsformate genutzt wird und die Bewerbungskonzepte gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitet werden, wird in anderen Städten in dieser Phase ausschließlich über die Ideen und Planungen informiert. Neben der grundlegenden Information der aktuellen Planungen werden Bürgerinnen und Bürger in den meisten Fällen aktiv konsultiert und durch die Umsetzung eigener Projekte eingebunden. Eine Konsultation wird in verschiedenen Formen wie Workshops, Befragungen oder Arbeitskreisen umgesetzt. Eine aktive Beteiligung zeigt sich auch in Form der Etablierung von Fördervereinen, die sowohl in der Planungs- und Durchführungsphase als auch in der Nachnutzungsphase durch ehrenamtliche Tätigkeiten und Meinungsbildung unterstützend tätig sind. Im Rahmen der Untersuchung konnte gezeigt werden, dass sich solche Vereine in den meisten ausrichtenden Städten gegründet haben und auch nach der Landesgartenschau für einige Jahre oder langfristig fortbestehen.

Während Landesgartenschauen in der Bevölkerung explizit hohe Akzeptanz erfahren hinsichtlich einer positiven und langfristigen Wirkung auf die Stadt, können Akzeptanzproblematiken bezüglich der finanziellen Belastungen für die kommunalen Haushalte oder eventuell negativer Folgen für den Natur- und Umweltschutz durch die Gefährdung von Biodiversität im Rahmen von Baumaßnahmen oder Baumfällungen entstehen. Konflikte können sich auch ergeben, wenn denkmalgeschützte Gebäude oder Anlagen in den Fokus geraten oder Anwohner sich in der Bauphase Verkehrs- und Lärmbelastungen ausgesetzt sehen.

4. Die Durchführungsphase

Die Durchführungsphase beschreibt den Zeitraum von der Eröffnung bis zur Abschlussfeier. Sie umfasst in der Regel circa sechs Monate von April bis Oktober, in denen alle gärtnerischen und sonstigen Beiträge präsentiert werden. Zur Zeit der Durchführung erreicht die Besetzung der Landesgartenschau-Gesellschaft mit haupt- und ehrenamtlichem Personal ihren Höhepunkt und ist verantwortlich für die Koordination der Programme, für Marketing und Finanzierung. Die Durchführungsphase ist neben weiteren Institutionen des jeweiligen Bundeslandes insbesondere für die Verbände des Garten- und Landschaftsbaus relevant, da diese sich während der Schau mit eigenen Beiträgen präsentieren können. Zudem wird die lokale Wirtschaft integriert. Durch Sponsoring, eigene Beiträge sowie Kaufkrafteffekte in der Stadt können etliche Betriebe profitieren.

Der Durchführungshaushalt umfasst alle kalkulierten Kosten und Einnahmen, die direkt mit dem Event der Landesgartenschau zusammenhängen. Die Kosten setzen sich aus Ausgaben für die Vorbereitung und den Bau der Ausstellungen, für

Öffentlichkeitsarbeit, Zeitbauten, Veranstaltungen sowie Personal-, Pflege- und Betriebskosten zusammen. Demgegenüber entstehen Einnahmen unter anderem aus Eintritten, Pachten, Mieten und Sponsoring. In den meisten Bundesländern werden die Kosten für die Durchführung ausschließlich von der ausrichtenden Stadt getragen. Somit ist bei einer positiven oder negativen Differenz die ausrichtende Stadt durch einen Überschuss oder ein Defizit direkt betroffen. Großen Einfluss auf den Durchführungshaushalt haben die Besuchsprognosen und die tatsächliche Besucheranzahl. Auf Grundlage der Prognosen werden die Kosten für die Veranstaltung kalkuliert und gedeckt. Sie dienen auch als Basis für die Festlegung der ÖPNV-Angebote, der nötigen Parkplätze und sonstigen verkehrlichen Regelungen vor Ort. Nichtsdestotrotz variieren die Besuchszahlen stark und weichen häufig von den prognostizierten Werten ab, beeinflusst von organisationsabhängigen Aspekten wie den Ticketpreisen oder den Veranstaltungsprogrammen selbst. Auch Lage und Erreichbarkeit der Städte oder Wetterbedingungen wirken sich aus.

Während der Veranstaltung ergeben sich durch die Landesgartenschau kurzfristige Effekte auf die Stadt. Da ein Teil der Besucherinnen und Besucher Übernachtungsgäste sind, verzeichnen viele Städte – und oftmals auch deren Nachbarkommunen – erhöhte Übernachtungszahlen. Damit einher geht ein erhöhter Konsum in der Stadt mit positiven Effekten auf den lokalen Einzelhandel. Außerdem werden Maßnahmen wie zum Beispiel Leitsysteme, Shuttle-Verkehre, Rabatt- und Partnerangebote sowie die Einrichtung von Ein- und Ausgängen in die Innenstadt ergriffen, die dazu führen sollen, dass diese stärker frequentiert wird. Dennoch entstehen bei der lokalen Wirtschaft häufig Enttäuschungen, wenn Umsatzsteigerungen niedriger als erhofft ausfallen. In einzelnen Fällen besteht auch gar kein Zusammenhang zwischen dem Tagestourismus und den Umsätzen im Einzelhandel. Von der Frequentierung der Stadt profitiert insbesondere die Gastronomie, die mit der Änderung von Öffnungszeiten oder eigenen gartenschaubezogenen Produkten reagiert und dadurch Umsatzsteigerungen erzielt. Eine innenstadtnahe Lage des Landesgartenschau-Geländes erhöht zudem die Wahrscheinlichkeit, dass das Gastronomie-Angebot bzw. generell städtische Angebote außerhalb der Landesgartenschau wahrgenommen werden.

Negative Effekte der Landesgartenschau auf die Städte im Durchführungszeitraum sind Verkehrsbelastungen, die sowohl der ruhende Verkehr als auch das erhöhte Verkehrsaufkommen mit sich bringen. Je nach Lage des Geländes entstehen zudem Lärmbelastungen durch Veranstaltungen mit größeren Menschenmengen. Einschränkungen für die städtische Bevölkerung bedeuten auch nicht öffentlich und uneingeschränkt nutzbare Naherholungsflächen im Stadtgebiet, die während des Events eingezäunt, bewacht und eintrittspflichtig sind.

5. Die Nachnutzungsphase

Nach Abschluss der Landesgartenschau werden alle eventbezogenen Strukturen rückgebaut und die Durchführungsgesellschaft in der Regel in den Monaten nach der Schau aufgelöst. Dementsprechend gehen die Gelände und Projekte zurück in städtische Hand, die für die Nachnutzung zuständig ist. In dieser Phase, die auch als Post-Event-Phase bezeichnet wird, steht die Frage im Vordergrund, wie die geschaffenen Flächen, Infrastrukturen und Projekte mittel- und langfristig genutzt und gepflegt werden sollen und welche Effekte sich daraus für die Stadt ergeben. In den meisten Fällen werden die Flächen nachträglich und langfristig als öffentliche Grünräume für Spiel, Sport und Erholung genutzt. Im Fokus der Nachnutzung stehen dann weiterhin Veranstaltungen, gastronomische Angebote sowie die Schaffung neuer Wohnquartiere. Nur in wenigen Städten sind die Flächen auch nach der Landesgartenschau eintrittspflichtig und intensiver bewirtschaftet.

Diese Überlegungen der ausrichtenden Städte sind zentral für die Nachhaltigkeit einer Landesgartenschau und werden daher in einem Nachnutzungskonzept bereits im Zuge der Bewerbung oder später im Rahmen der Konkretisierung der Planungen ausformuliert. Dennoch müssen Aspekte des Konzepts nachträglich oft auch verworfen oder geändert werden, da Zuständigkeiten wechseln oder ursprünglich temporär angedachte Projekte aufgrund großer Akzeptanz in permanente Strukturen übernommen werden. Für deren Unterhalt und Pflege sind meist finanzielle und personelle Aufstockungen nötig. Neben der Zuständigkeit städtischer Ämter wird diese Aufgabe auch an Unternehmen fremdvergeben oder für kleinere Flächen ehrenamtlich organisiert. Dazu gibt es in den Städten unterschiedliche Konzepte.

Neben den kurzfristigen Effekten während der Schau wurden in dieser Untersuchung auch die mittel- und langfristigen Effekte einer Landesgartenschau in der Nachnutzungsphase analysiert. Dies betraf positive als auch negative Wirkungen auf die Ausrichter-Städte in den Bereichen Stadtentwicklung, Wirtschaft, Stadtmarketing, Gesellschaft und Kultur, Politik sowie Ökologie.

Landesgartenschauen werden vielfach als Katalysatoren einer Stadtentwicklung betitelt. Der sogenannte *Vorzieheffekt* beschreibt die beschleunigte Umsetzung von Projekten und Maßnahmen, die stadtentwicklungspolitisch bereits geplant waren und nun durch den Umsetzungsdruck wegen des festgelegten Termins, wegen Kooperationen sowie Fördermittelpriorisierungen früher realisiert werden können. Hinzu kommen Maßnahmen, die durch die Bewerbung und den Planungsrahmen erst auf die Agenda kommen. Dem gegenüber steht der *Umlenkungseffekt*, der Maßnahmen umfasst, die nicht im Rahmen der Landesgartenschau umgesetzt werden und aufgrund personell und finanziell verschobener Prioritäten verzögert oder gar nicht umgesetzt werden können. Dieser Effekt stellte sich im Rahmen der Untersuchung jedoch als weniger relevant dar.

Aufgrund gesteigerter Bekanntheitswerte und erhöhtem Freizeitwert kann die lokale Wirtschaft potentiell von einer langfristig erhöhten touristischen Nachfrage profitieren. Allerdings zeigten die Ergebnisse, dass Landesgartenschauen zwar langfristig zur Stärkung des Images und des Stadtmarketings beitragen können, die positiven Effekte auf die lokale Wirtschaft und den Tourismus nach der Durchführungsphase jedoch eher als gering zu bewerten sind und in den Folgejahren nach der Landesgartenschau kaum mehr erkennbar sind.

Positiv nachhaltige Wirkungen entfalten Landesgartenschauen allerdings nach innen. Die neuen Naherholungsbereiche werden wertgeschätzt und stärken die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Stadt. Sie haben zudem das Potential, Integration, sozialen Zusammenhalt und ehrenamtliches Engagement zu stärken. Dazu beiträgt die Multifunktionalität der öffentlichen Grünräume, insbesondere wenn diese Aspekte bereits während der Planung fokussiert wurden. Landesgartenschauen können sich positiv auf die Zusammenarbeit und Kommunikation innerhalb der Stadtpolitik und Stadtverwaltung auswirken und Partizipation in der Stadtentwicklung erhöhen. Gleichwohl können auch kommunalpolitische Unstimmigkeiten oder Akzeptanzproblematiken innerhalb der Bevölkerung gegenüber einer Landesgartenschau zutage treten.

Abschließend sind die ökologischen Wirkungen einer Landesgartenschau zu betrachten. Nachhaltige Projekte, zum Beispiel zur Aufwertung von Gewässern oder optimierte ÖPNV-Angebote, werden im Zuge von Landesgartenschauen vielfach umgesetzt und können unter anderem zu einer Verbesserung des Stadtklimas beitragen. Daneben bieten auch die kurzfristigen Ausstellungen und Veranstaltungen, zum Beispiel grüne Klassenzimmer, eine Möglichkeit, das Bewusstsein für Umwelt und Nachhaltigkeit innerhalb der Bevölkerung langfristig zu stärken. Die Relevanz von urbanem Grün wird immer wieder verdeutlicht und ermöglicht neue Wertschätzungen urbaner Grünräume.

Nachfolgend werden aus den Fallstudien des Forschungsprojekts drei Beispiele der Nachnutzung von Landesgartenschau-Projekten dargestellt. Den Projekten ist gemein, dass die betreffenden Areale und deren Nutzung von vornherein unter Nachhaltigkeitsaspekten entwickelt wurden.

Im Zuge der Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd 2014 wurde ein nachhaltiger Stadtumbau-Prozess angestoßen. Durch eine verkehrliche Neuordnung im Bereich des Bahnhofs wurde ein großes Areal frei, in dem ehemals verbaute Flussläufe und der Mündungsbereich des Josefsbachs in die Rems freigelegt wurden und ein neuer öffentlicher Park mit Zugang zum Wasser als Strand angelegt wurde. Der geschaffene Grünraum bildet eine neue Verbindungsachse zwischen Bahnhof und historischer Altstadt. Zudem wurde das „Forum Gold und Silber“ zur Präsentation der Goldschmiede-Tradition in Schwäbisch Gmünd neu erbaut. Das Forum sowie das



Abb. 3: Stadtumbau des Bahnhofsareals im Rahmen der Landesgartenschau 2014 in Schwäbisch Gmünd: Remstrand mit Blick auf das neu erbaute „Forum Gold und Silber“; Foto: S. Karic.

gesamte Gebiet werden heute vielfältig genutzt. Neben Gastronomie wurde auch ein neues Hotel angesiedelt (vgl. Abb. 3).

In Bamberg (vgl. Abb. 4) fokussierten die Planungen für die Landesgartenschau 2012 das innenstadtnahe, brachliegende Areal der ehemaligen Baumwollspinnerei ERBA (Erlangen-Bamberg). Die zuvor unzugängliche Inselfspitze ist heute ein öffentlicher Park mit vielfältigen Sport-, Spiel- und Freizeitangeboten. Zudem sind ein neues Stadtquartier sowie ein Universitätscampus auf der Fläche entstanden. Der neu gebaute mäandrierende Fischpass als Renaturierungsprojekt wird heute ebenso als Spielraum genutzt.

In Gießen war der Christoph-Rübsamen-Steg über die Lahn als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den städtischen Bezirken Nord- und Weststadt ein zentrales flankierendes Projekt im Rahmen der Landesgartenschau 2014, um Verbindungen zwischen den verschiedenen Ausstellungsbereichen herzustellen. Als permanentes Bauwerk dient der Steg heute der Stadtbevölkerung als Zugang zu einer



Abb. 4: ERBA-Park – ehemals Baumwollspinnerei-Gelände, heute Bürgerpark: Renaturierungsprojekt mäandrierender Fischpass mit Blick auf das neu entwickelte Wohnquartier im Rahmen der Landesgartenschau 2012 in Bamberg; Foto: S. Karic.

großen Naherholungsfläche und Kleingartenanlage. Darüber hinaus verkürzt er die Entfernung zwischen den beiden Stadtbezirken um mehrere Kilometer. Abb. 5 zeigt den Blick von der Hängebrücke auf die Lahn.

Die Analyse der Wirkungen und Zielerreichung im Rahmen einer Landesgartenschau in Form einer systematischen Evaluation ist die Voraussetzung für die Erzielung und Kontrolle stadtentwicklungspolitischer Ziele, für die Identifikation von Problematiken und zur Prozessoptimierung. Dies ist für die künftigen Planungen ausrichtender Städte von besonderer Relevanz und kann zu einem starken Erkenntnisgewinn führen. Eine externe Evaluation der gesamten Landesgartenschau sollte daher Voraussetzung für die Durchführung sein. Sie wird jedoch in den meisten Bundesländern und Städten nicht erarbeitet, was zu einer fehlenden Kontrolle der Fördermittel, Probleme und Effekte führt. Daher sollte die Evaluierung an Bedeutung gewinnen, um die Effektivität von Landesgartenschauen systematisch zu analysieren und zu optimieren.

**Abb. 5:**

Christoph-Rübsamen-Steg als neue Fuß- und Radwegeverbindung über die Lahn zwischen Nord- und Weststadt Gießen, erbaut im Zuge der Landesgartenschau 2014; Foto: S. Karic.

Um gesammelte Erfahrungen und erworbenes Wissen hinsichtlich der Bewerbung, Planung und Durchführung einer Landesgartenschau an zukünftige Ausrichterstädte weiterzugeben, entsteht ein unterschiedlich stark institutionalisierter Austausch. In Form von bilateralen persönlichen Kontakten auf Ebene der Geschäftsführung, der Verwaltung, der Stadtpolitik oder zwischen Planerinnen und Planern können Städte, die sich im Bewerbungs- oder Planungsprozess befinden, von dem Wissen erfahrener Landesgartenschau-Akteure profitieren. Hierzu gehören auch Besuche der Städte und Besichtigungen der Gelände. Zudem spielt das Netzwerk der landesspezifischen Förderungsgesellschaften mit „wandernden“ Geschäftsführungen bei Landesgartenschauen eine besondere Rolle für den Wissenstransfer. In diesem Rahmen existieren beispielsweise Netzwerktreffen oder spezifische Workshops, bei denen ein Austausch auf Landesebene oder darüber hinaus zwischen den Bundesländern gefördert wird. Generell basiert der Erfahrungsaustausch auf gleichen Rahmenbedingungen durch die Richtlinien der jeweiligen Bundesländer, so dass Kontakte eher auf Länderebene geknüpft werden. Nichtsdestotrotz existiert ein vielfältiger Austausch auch bundesländerübergreifend, um beispielsweise Inspirationen zu sammeln, Konzepte von Städten unter ähnlichen Umständen kennenzulernen oder Wissen bezüglich allgemeingültigen, eher organisatorischen Aspekten einer Landesgartenschau zu erlangen. Die Analyse zeigte jedoch, dass es an einem

systematischen Erfahrungsaustausch und damit strukturiertem Wissen mangelt. Regelmäßige Netzwerktreffen in allen Bundesländern, Berichte, Beratungsangebote sowie umfangreiche Leitfäden mit Fokus unter anderem auf die Konzeption, Fördermittelnutzung, Partizipation und Organisation sind zur Optimierung des Wissensmanagements und zur Vermeidung von wiederkehrenden Problemen und Fehlern relevant und sollten durch die Landesregierungen und Fördergesellschaften aktiv gefördert werden.

Ausblick

Landesgartenschauen werden auch in Zukunft ein relevantes Format und Instrument der ereignisorientierten Stadtentwicklung bleiben, da sich insbesondere Klein- und Mittelstädte, aber auch einzelne Großstädte, in Bewerbungsprozessen um die Ausrichtung einer Landesgartenschau in den kommenden Jahren befinden. Zudem sind bereits viele Zuschläge an Städte erteilt, wodurch Planungsprozesse für Landesgartenschauen bis in die 2030er Jahre hinein angestoßen wurden. Bedenkt man die möglichen Impulswirkungen auf die Stadtentwicklung mit oftmals massiven Aufwertungen städtischer Bereiche wird die hohe Beliebtheit dieses Events für kommunale Akteure im Gegensatz zu vielen anderen Formaten deutlich. Daneben ermöglichen Landesgartenschauen eine Positionierung der Stadt nach außen und einen Bedeutungsgewinn der Stadt innerhalb der Region.

Nichtdestotrotz gab es in jüngerer Vergangenheit einige Bürgerbegehren gegen die Ausrichtung von Landesgartenschauen. Auch wurden Bewerbungen bzw. Planungen im Rahmen stadtpolitischer Entscheidungen verhindert oder unterbrochen. Gründe hierfür waren häufig Kritik oder Ängste bezüglich der hohen Kosten, Verschuldungen städtischer Haushalte oder die Verdrängung von Maßnahmen, die nicht im Zusammenhang mit der Landesgartenschau standen. Befürchtet werden mitunter auch negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt durch Eingriffe in existierende Grünstrukturen sowie Problematiken bezüglich des Denkmalschutzes. Daher ist es für Städte von besonderer Relevanz, die Idee zur Bewerbung einer Landesgartenschau frühzeitig und umfassend öffentlich zu kommunizieren, das Bewerbungskonzept gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern sowie städtischen Akteuren zu entwickeln und die Bürgerschaft und die lokale Wirtschaft an der Entscheidung teilhaben zu lassen. Auch im weiteren Prozess ist eine intensive und stetige Partizipation die Basis für eine hohe Akzeptanz und dementsprechend für den Erfolg der Landesgartenschau. Dazu gehört auch die aktive Förderung von Bürgerengagement und eigenständigen Bürgerprojekten, um eine Identifikation für das Vorhaben zu schaffen und den sozialen Zusammenhalt zu fördern. Um das Instrument einer Landesgartenschau zielführend zu nutzen, sollte die gesamtstädtische Entwicklung permanent

im Fokus stehen und bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie und der konkreten Konzeption bei der Planung berücksichtigt werden. So gelingt es, Maßnahmen im Zuge einer Landesgartenschau mit bereits in Entstehung befindlichen Maßnahmen oder Plänen zu verzahnen und die Katalysatorwirkung (s. o. „Vorzieheffekt“) statt der Verdrängungswirkung einer Landesgartenschau (s. o. „Umlenkungseffekt“) zu nutzen. Um die Nachhaltigkeit einer Landesgartenschau sicherzustellen und diese auch für die Bürgerinnen und Bürger klar darlegen zu können, ist ein frühzeitiges und detailliertes Nachnutzungskonzept, welches den Verbleib, die Nutzung, den Unterhalt und die Pflege der Gelände und Projekte festlegt, ein zentrales Element der Planungen. Zudem sollten Wissenstransfer und Evaluation systematisch verankert sein, um Prozesse stetig zu optimieren und den Nutzen der Landesgartenschau für die Stadtentwicklung sicherzustellen.

Die Remstal Gartenschau 2019 war die erste interkommunale und landschaftsbezogene Landesgartenschau in Baden-Württemberg. Hier waren insgesamt 16 Kommunen an der Umsetzung beteiligt und erarbeiteten ein gemeinsames regionales Konzept.¹² Weitere interkommunale Gartenschau-Projekte sind in Zukunft geplant. In Oberhessen wird im Jahr 2027 eine interkommunale Landesgartenschau von 11 Städten und Gemeinden durchgeführt; in Thüringen schließen sich drei Städte zu einer Landesgartenschau in der Orla-Region 2028 zusammen. In beiden Bundesländern handelt es sich um eine Art Pilotprojekt, um zu testen, wie Landesgartenschauen und interkommunale Zusammenarbeit gemeinsam gedacht werden können. Zukünftig bleibt zu beobachten, ob und wie sich dieses Format etablieren wird, in welchen Bundesländern es umgesetzt werden und welche Rolle es einnehmen wird. Insbesondere in ländlichen Kommunen könnte es der Regionalentwicklung dienen.

12 M. Klopfer, Remstal Gartenschau 2019. Ein Beispiel für den nachhaltigen Erfolg interkommunaler Zusammenarbeit, in: Forum Stadt 50 (1/2023), S. 7 ff.

Klaus Jan Philipp

Laudatio Otto-Borst-Preis 2023

Mit dem Otto-Borst-Preis für den wissenschaftlichen Nachwuchs möchte die Arbeitsgemeinschaft Forum Stadt e. V. junge Forscherinnen und Forscher in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Stadtplanung und Denkmalpflege fördern. Der Preis trägt den Namen des Historikers Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), des Gründers der Arbeitsgemeinschaft und des langjährigen Herausgebers der Zeitschrift „Forum Stadt“ (früher „Die Alte Stadt“). Im Jahre 2022 wurde der Preis zum zehnten Mal ausgelobt.

Mitglieder der Jury waren: Prof. Dr. Klaus Jan Philipp (Vorsitz), Prof. Dr. Laura Calbet Elias (beide Universität Stuttgart), Prof. Dr. Christina Simon-Philipp (Hochschule für Technik, Stuttgart), Prof. Dr. Hans-Rudolf Meier (Universität Weimar) sowie Hans Schultheiß, Chefredakteur der Zeitschrift Forum Stadt. Wichtig für die Bewertung waren die Stellungnahmen der Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer, die ihre besten Absolventinnen und Absolventen des Jahrgangs 2021/22 für den Preis vorschlugen. Letztlich aber oblag es der intensiven und kritischen Lektüre aller Arbeiten durch die Jury und deren Kompetenzen auf den verschiedenen Wissenschaftsfeldern, um zu einer Wertung und zu einem finalen, kollegialen und einstimmigen Urteil zu gelangen. Den Jury-Mitgliedern sei hiermit nochmals herzlich für ihr großes Engagement und ihre Mühewaltung gedankt. Auch bei den nun folgen-



Preisverleihung in Potsdam am 11. Mai 2023, v.l.n.r.: Prof. Dr. Klaus Jan Philipp (Juryvorsitz), David Gripp, Matthias Klopfer (1. Vorsitzender Forum Stadt), Carina Thomas, Maximilian Bräunel; Foto: M. L. Blümlein.

den Würdigungen der Arbeiten haben sie mich mit ihren Bewertungen unterstützt.

Unter den Einreichungen waren eine Dissertation und 22 Studienschlussarbeiten (Diplom, Master) aus Hochschulen Deutschlands und Österreichs. Die große Zahl hervorragender Master-Abschlussarbeiten machte auch diesmal die Auswahl schwer. Die Jury tagte zwei Mal und diskutierte alle Arbeiten. Nach Abwägung hinsichtlich der Gegenstandsbereiche und Interessen der Arbeitsgemeinschaft gelangte die Jury zu folgendem Ergebnis:

Vergeben wurden drei gleichgewichtige Preise (je 1.000,- €) für drei Master-Abschlussarbeiten. Die Preise gingen an:

Carina Thomas, *Odenthal*

Die Amalienpassage

Masterarbeit, School of Engineering and Design an der TU München

Nachdem die Denkmalpflege sich derzeit mit den Bauten der Boomjahre der 1960er und 1970er Jahre beschäftigt, steht nun auch die Denkmalwürdigkeit der Architektur der Postmoderne auf der Agenda. Carina Thomas' Masterthesis zur Planungs- und Baugeschichte der 1977 vom Architekturbüro Jürgen von Gagern fertiggestellten Amalienpassage in der Münchner Maxvorstadt steht in diesem aktuellen Kontext. Das hier erstmals wissenschaftlich monografisch untersuchte Ensemble entstand gegen Ende der Periode der flächenhaften Stadtsanierungen und bereits unter dem Eindruck der zunehmenden und breit verankerten Proteste gegen diese „Zweite Zerstörung“ (Erwin Schleich) der Städte. In München reagierte man darauf mit der sogenannten „sozialen Stadterneuerung“.

Frau Thomas untersucht die Amalienpassage als architektonisches und städtebauliches Projekt aus den Bedingungen des historischen Kontexts heraus. Zeitgenössische Perspektiven, wie die Problematik und die Konflikte in der Maxvorstadt der 1960er und 1970er Jahre, die zur Gründung der Bürgerinitiative „Aktion Maxvorstadt“ führten, werden ausgeführt und in den lokalen wie bundesweiten Zusammenhang der Protestbewegung gegen Abbrüche und Verdrängung gestellt. Die darauffolgende Planungs-, Bau- und Rezeptionsgeschichte des offensiv vermarktet und mit Preisen bedachten aber zugleich auch von Anfang an kritisierten Projekts ist von Frau Thomas vorbildlich entwickelt. Sehr schön und umfassend ist dann die Baubeschreibung der Verfasse-



rin, die sie mit eigenen hochwertigen Fotos illustriert.

Die zeitgenössische Perspektive der Arbeit wird noch durch die Darstellung eines Rundgangs der Verfasserin durch die Passage mit dem Architekten Hermann Wenzel ergänzt, der seinerzeit im planenden Büro von von Gagern mit der Entwurfsplanung beauftragt war, mit der Ausführungsplanung dann nichts mehr zu tun hatte und bereits 1979 in der „Bauwelt“ einen nicht unkritischen Artikel zur Amalienpassage publizierte. Auch ein 1985 gefertigter Dokumentarfilm zum Objekt wird von Frau Thomas paraphrasiert und analysiert. Im Anschluss daran geht sie auf das Farbkonzept und die seitherigen Veränderungen ein und beschließt diesen Teil mit einer Nutzungsanalyse. Die Grundlage zur entsprechenden Kartierung bildet ein eigener 3D-Scan der Passage, der in einem Anhang zur Arbeit hinsichtlich der Verbindung von Methoden der Bau- und Bau-/Städtebaugeschichte kurz erläutert wird.

Zur umfassenden Objektanalyse gehört schließlich noch eine Kontextualisierung der Amalienpassage in der Architekturgeschichte der 1970er Jahre und eine Bewertung der Qualität des Bauwerks bis heute. Frau Thomas hebt dabei die hohe Qualität und die Beliebtheit ihres Objekts hervor und fragt, wie man dieses längerfristig sichern könne. Ausgehend von der Problematik der unterschiedlichen Besitzverhältnisse für die Läden im Erdgeschoss und die darüber folgenden Wohngeschosse entwickelt sie Ideen zur Erhaltung und definiert schließlich einen Vorschlag für den Schutzzumfang und die Denkmalausweisung.

Die gut geschriebene und ausgezeichnet illustrierte Arbeit überzeugte die Jury: Sie lässt keine Wünsche offen und zeigt die Qualitäten einer Anlage, deren Errichtung aus heutiger Sicht zurecht stark kritisiert wurde, die aber eine wichtige Zeitschicht des Umbruchs im Umgang mit der historischen Stadt in der späten Moderne repräsentiert.

Jaqueline Griesbach und
Maximilian Bräunel, Plauen

Erhalt und Revitalisierung bestehender Bausubstanz als Beitrag zum kommunalen Klimaschutz

Institut für Raumentwicklung und Naturressourcenmanagement an der TU Dresden

Das Erreichen von Klimaneutralität in möglichst kurzer Zeit ist eines der ganz großen aktuellen und herausfordernden Themen der Städte. Innovative Ansätze sind dabei nicht nur erwünscht, sondern dringend gefordert, um die hoch gesteckten Ziele zu erreichen. Die aktuelle Diskussion um ein Abrissmoratorium und eine



„Umbauordnung“ anstelle der Musterbauordnung bestätigen die Dringlichkeit des Themas. Im Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit steht die Frage, wie durch die Revitalisierung leerstehenden gründerzeitlichen Bestands die CO₂ Bilanz gesenkt werden kann. Die Studie ist somit auf alle Städte, die einen entsprechenden Bestand besitzen, anwendbar. Konkret behandelt sie die Frage, wie im Stadtteil Innenstadt West von Görlitz klimaschädliches Handeln beim Bauen vermieden werden kann mit dem Fokus auf CO₂-Neutralität und das Ziel der klimaneutralen Stadt Görlitz 2030. Die Aktualität und Relevanz des Themas steht also außer Frage.

Die Jury sieht die große Stärke der Arbeit in der interdisziplinären Herangehensweise. Frau Griesbach und Herr Bräunel konnten ihre unterschiedlichen Praxiserfahrungen auf gewinnbringende Weise einbringen und zusammenführen. Im Speziellen legen Frau Griesbach und Herr Bräunel einen Fokus auf die Betrachtung von Lebenszyklen der Baumaterialien

und ergänzen damit den Forschungsbedarf zur umweltgerechten Entwicklung urbaner Räume auf der Gebäudeebene. Der aus dem interdisziplinären Ansatz resultierende Mehrwert, der sich vor allem in der Bilanzierungsmethode zeigt, beweist sich im „Produkt“ der Arbeit: Nämlich einem praxisorientierten und gut anwendbaren Handlungsleitfaden. Entstanden ist mithin ein Werkzeugkoffer für kommunale Akteure und (potenzielle) Bauherren. Dieser Werkzeugkoffer enthält die Objektdaten-Blätter zur Erfassung der Leerstände im kommunalen Kataster als auch die Bewertungsmatrix zur ökobilanziellen Einordnung der leerstehenden Objekte nach Kategorien. Des Weiteren gibt es eine Handreichung für die Kommune Görlitz als städtischer Verwaltungsadressat, um die Methodik vorzustellen und in der Stadtentwicklung zu implementieren. Ebenso gibt es eine Handreichung für Bauwillige Dritte zur Anwendung im Bereich der Beratungs- und Entscheidungsprozesse. Die für eine Masterarbeit außerordentliche Forschungsleistung ist für diesen Gegenstand ohne Vorbild, sehr gut dargestellt und mit einer zentralen strategischen Orientierung verbunden.

Ausgangslage und Forschungsinteresse werden sehr überzeugend vorgetragen. Sehr gut gelingt die maßstabsübergreifende Betrachtung des Themas, vom Städtebau bis zur Bauteilebene. Die Berechnungen sind sehr gut nachvollziehbar dargestellt. Der Umgang mit Informationslücken ist geschickt gelöst. Überaus umfangreich dargestellt und argumentiert wird die Implementierungsstrategie. Frau Griesbach und Herr Bräunel haben eine sehr reflektierte und auch grafisch überzeugende Arbeit vorgelegt, deren Innovationsgrad die Jury als sehr hoch eingestuft und sie deshalb auszeichnet hat.

David Gripp, Hamburg

Stadtplanerische Strategien des Wohnungsneubaus in ostdeutschen Großsiedlungen seit 1990

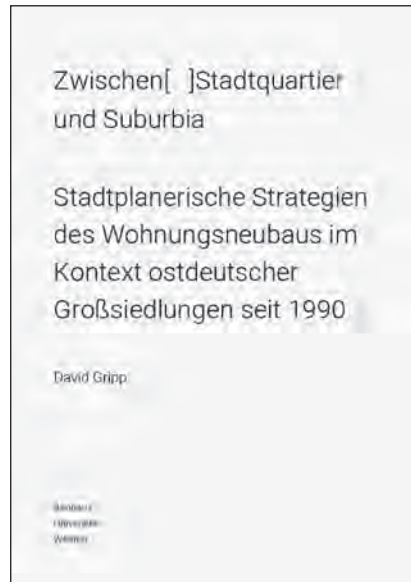
Institut für Urbanistik an der Bauhaus Universität Weimar

Herrn Gripp nähert sich den ostdeutschen Großsiedlungen auf eine Weise, die nicht die bislang virulenten Themen wie Rückbau- bzw. Schrumpfungprozesse, sondern Wohnungsneubauprojekte in Großsiedlungen in den Blick nimmt. Zwar handelt es sich dabei um langsam sich entwickelnde Dynamiken im stadtreptionalen Kontext, die jedoch durchaus wirksam werden. Betrachtet werden die Wachstumstendenzen in ausgewählten ostdeutschen Städten der letzten 30 Jahre und dabei werden die Wohnungsbautätigkeiten im städtebaulichen Zusammenhang mit den Großsiedlungen der DDR-Zeit untersucht. Vergleichend aufgezeigt werden unterschiedliche Entwicklungspfade der Wohnungsbaupraktiken am Rande der Großsiedlungen

Leitende Forschungsfragen sind zum einen die Transformation ostdeutscher Großsiedlungen zwischen 1990 und 2022 und zum anderen die aktuellen Entwicklungen unter den Aspekten der Planungsstrategien und der städtebaulichen Leitbilder. Dazu werden systematisch Luftbilder ausgewertet, woraus sich drei verschiedene Typen und Phasen ableiten und in ihrem jeweiligen politisch-ökonomischen Kontext verorten lassen: Arrondierung (ab 1990), punktueller Ersatzneubau (ab 2002) sowie flächenhafte Neubebauung (ab 2012). Konkret analysiert werden die Handlungsmuster dreier ostdeutscher Städte, deren Bevölkerung wächst. Am Beispiel von Magdeburg Neu Olvenstedt, Schwerin Neu Zippendorf und

Erfurt Roter Berg lassen sich die verschiedenen Entwicklungsschritte anschaulich nachvollziehen.

Die Arbeit überzeugt durch ihr methodisch klar strukturiertes Vorgehen. Systematisch erfolgen städtebauliche und stadtstrukturelle Analysen. Hintergründe, Leitbilder und Strategien werden analytisch sehr überzeugend betrachtet. Das gut gegliederte und wissenschaftlich fundierte Vorgehen ist bemerkenswert. Herr Gripp zeigt, dass er wissenschaftliches Arbeiten in der Stadtforschung beherrscht, die Arbeit ist inhaltlich und methodisch äußerst präzise. Herr David Gripp hat mit seiner Masterarbeit eine Forschungslücke zugleich aufgedeckt und geschlossen. Leitbilder werden schlüssig hergeleitet und in Bezug auf die drei Fallstudien mit dem „gelebten Raumtyp“ in Kontext gesetzt. Im Ergebnis wird eine neue Bezeichnung der entstandenen Siedlungstypen vorgeschlagen: Zwischenstadtquartier. Auch wenn die Jury gern noch mehr atmosphä-



rische Eindrücke der städtebaulichen Alltagsrealität am Rande der Großsiedlungen gesehen hätte, war die Auszeichnung der Arbeit unstrittig.

AUTORINNEN / AUTOREN

Kirsten Angermann

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur Denkmalpflege und Baugeschichte der Bauhaus-Universität Weimar und selbständige Denkmalpflegerin in Berlin. Forschungsschwerpunkte sind Architekturgeschichte und Denkmalpflege des 20. Jahrhunderts, insbesondere der Postmoderne und der DDR.

Prof. Dr. Susanne Dürr

Architektin und Professorin für Städtebau und Gebäudelehre an der Hochschule Karlsruhe. Sie ist Teil des interdisziplinären Forschungsnetzwerkes urbi-et, Standort Karlsruhe. Forschungsschwerpunkte sind nachhaltige Quartiersentwicklung mit Fokus auf Wohnungsbau, neue Wohnformen und den öffentlichen Raum. Freiberuflich tätig im Bereich der Qualitätssteuerung von Stadtentwicklungsprozessen. Seit 2018 ist sie Vizepräsidentin der Architektenkammer Baden-Württemberg.

Dipl.-Ing. Kerstin Gothe

Architekturstudium an der TU Berlin und der TH Darmstadt; Städtebau-Referendariat in Oldenburg und Hannover; bis 2001 Leitung des Stadtplanungsamtes Ludwigsburg und bis 2019 Professur für das Fachgebiet Regionalplanung und Bauen im Ländlichen Raum am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Institut für Entwerfen von Stadt und Landschaft.

Johanna Günzel

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin der Professur Stadtplanung an der Bauhaus-Universität Weimar und Mitglied der Weimarer Wohnungsforschung. Forschungsschwerpunkte sind Wohnbedürfnisse und Wohnpraktiken.

Dr. Andreas Hartung

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Stadtsoziologie an der RPTU Kaiserslautern-Landau. Er promovierte in Soziologie an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen. Seine Forschungsschwerpunkte sind räumliche Kontextfaktoren von individuellen Entscheidungen, Fragen der Wohnsoziologie sowie Methoden der empirischen Sozialforschung.

Dr. Sarah Karic

Studium der Geographie an der Justus-Liebig-Universität Gießen, 2022 Promotion zum Thema „Landesgartenschauen als Format der ereignisorientierten Entwicklung von Klein- und Mittelstädten“ basierend auf gleichnamigem DFG-geförderten Forschungsprojekt (2018-2021). Aktuell wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Raumplanung und Stadtgeographie in Gießen mit den Forschungsschwerpunkten der eventorientierten Stadtentwicklung und (digitalen) Bürgerbeteiligung.

Dr. Gerd Kuhn

Wohnsoziologe und Stadtforscher im interdisziplinären Forschungsnetzwerk urbi-et, Standort Tübingen. Forschungsschwerpunkte sind Aspekte der Stadtentwicklung und des Wohnens, darunter insbesondere die Themen Soziale Mischung, Baugemeinschaften sowie gemeinschaftliche Wohnformen. Fachpreisrichter und Mitglied des Gestaltungsbeirats Speyer und Aufsichtsratsvorsitzender der Baugenossenschaft Bau- und Heimstättenvereins Stuttgart eG.

Dr. Alexa Maria Kunz

Studium der Politikwissenschaft, Germanistik, Berufspädagogik und Soziologie in Heidelberg und Karlsruhe; 2005-2009 Forschung und Beratung im Bereich Wohn- und Kommunalentwicklung; 2009-2016 Dissertationsprojekt zum Einsatz von Log- und Tagebuchverfahren in der Sozialforschung, Abschluss 2016 an der Universität Wien; seit 2012 verantwortlich für die Lehrportfolio-Entwicklung am House of Competence (HoC) am KIT Karlsruhe.

Prof. Dr.-Ing. Jan Riel

Studium des Bauingenieurwesens an der Universität Kaiserslautern; 2002 Promotion zum Dr.-Ing. mit dem Thema „Modellierung von Störungen des Verkehrsablaufs durch Ein- und Ausparken am Fahrbahnrand“; 2004-2012 Verkehrsplanung beim Stadtplanungsamt Karlsruhe; 2014 Wechsel als Professor für Verkehrsplanung und Infrastrukturmanagement an die Hochschule Karlsruhe.

Prof. Dr. Annette Spellerberg

ist seit 2002 Professorin für Stadtsoziologie im Fachbereich Raum- und Umweltplanung an der RPTU Kaiserslautern-Landau. Die Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Stadtsoziologie, Wohnen, Demographischer Wandel, Sozialstrukturen und Raumwirksamkeit der Digitalisierung. Sie ist 2020 in das Präsidium der ARL gewählt worden und Mitglied in der DASL. Sie hat an der FU Berlin Soziologie studiert und an der FU Berlin, am Wissenschaftszentrum für Sozialforschung, am CASBS in Stanford sowie an der Universität Bamberg gearbeitet.

Benjamin Stefan

hat Soziologie in Halle (Saale) und Erlangen studiert und ist seit 2021 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im interdisziplinären „Projekt Ageing Smart – Räume intelligent gestalten“ für das Fachgebiet Stadtsoziologie der RPTU Kaiserslautern-Landau tätig. Sein inhaltlicher Schwerpunkt liegt in der Erforschung von Lebensstilen, Digitalisierung sowie der Stadt- und Regionalsoziologie.

Heike Oevermann

Professorin für Denkmalpflege und Bauen im Bestand an der TU Wien. Forschungsschwerpunkte sind Stadtbaugeschichte und Denkmalpflege des 19. bis 21. Jahrhunderts, Denkmalpflege und Transformationsprozesse, Industrielles Erbe und mit dem laufenden DFG-Forschungsprojekt (gemeinsam mit Barbara Schöning, Bauhaus-Universität Weimar) das Wohnen im Denkmal.

BESPRECHUNGEN

HELMUT MEYER, *Die kleine grosse Stadt. Zürich im 20. Jahrhundert, Zürich: Chronos 2022, zahlr. Abb., 412 S., € 48,-*.

Das opulent ausgestattete Werk von Helmut Meyer, einem pensionierten Geschichtslehrer, Dozent für Geschichtsdidaktik an der Universität Zürich und Lokalhistoriker, stellt die Geschichte Zürichs im 20. Jahrhundert unter das Leitthema „Die kleine grosse Stadt“. Damit ist zunächst angedeutet, dass Zürich, die in der Moderne sicher bedeutendste Stadt der Eidgenossenschaft, erst kurz vor der Wende zum 20. Jahrhundert statistisch zur Großstadt wurde, mit der ersten großen Eingemeindung von 1893, die das alte Zürich mit elf umliegenden Gemeinden zu ‚Gross-Zürich‘ mit einer Fläche von 45 Quadratkilometern und 121.000 Einwohnern zusammenschloss. Mit diesem Ereignis, der Schaffung von ‚Gross-Zürich 1893‘ setzt das erste Kapitel ein, in dem Meyer seine Leser gewissermaßen auf einen Spaziergang durch das Zürich von 1893 mitnimmt, unterstützt von Bildern und Plänen. Insgesamt leistet Kapitel 1 eine Bestandsaufnahme des neugeschaffenen Gross-Zürich Ende des 19. Jahrhunderts, in der die einzelnen Teile der Stadt näher vorgestellt werden, die Ausstattung mit Infrastruktur beleuchtet, die Zusammensetzung der Bevölkerung erläutert, die Funktionsweise der modernen Kommunalverfassung erklärt und die Anfänge einer Parteienlandschaft vorgestellt werden. Dieses Tableau-Kapitel weist auch schon auf die Gesamtstruktur des Bandes hin. Meyer gliedert seine Untersuchungszeit in längere Kapitel, die die Entwicklung in stabileren Perioden nachzeichnen und kürzere Kapitel zu sogenannten ‚Wendzeiten‘, als die Meyer etwa

den Ersten Weltkrieg {Kap. 3 „Eine Wendezeit: Der Erste Weltkrieg (1914-1919)“}, die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg {Kap. 5 „Eine Wendezeit: Wie weiter nach dem Krieg? (1945-1950)“} oder die Zeit um 1968 {Kap. 7 „Eine Wendezeit: Die Jahre um 68 (1967-1974)“} fasst. In diesen Wendezeit-Kapiteln überwiegt die Ereignisgeschichte, bzw. die Darstellung zentraler Konflikte, für die Zeit um 1968 etwa der Kampf um das 1970 auf kommunaler Ebene eingeführte Frauenstimmrecht oder die Auseinandersetzung um die Verkehrspolitik (Scheitern der U-Bahn-Planung).

Die Strukturkapitel beleuchten meist Zeiträume von rund 20 Jahren; mit den Titeln wird auch versucht, die Charakteristik der untersuchten Periode einzufangen. So zeichnet Kap. 2 den „Weg zur Metropole (1893-1914)“ nach, Kap. 4 verdeutlicht den ambivalenten Charakter der 1920er bis 1940er Jahre mit „Zwischen Aufschwung, Krise und Krieg (1919-1945)“, Kap. 6 dann etwas eindeutiger die Zeit der Nachkriegsprosperität mit „Die ‚goldenen Jahre‘ (1950-1967)“, Kap. 8 dann wieder etwas unbestimmter „Eine Stadt im Wandel: Das letzte Viertel des Jahrhunderts (1974-2000)“. Die Strukturkapitel werden jeweils eingeführt von ausführlichen Darstellungen zur Demographie und Sozialstatistik, aus denen der soziale Wandel im Ganzen, aber auch die Lebenssituation einzelner Haushalte plastisch deutlich werden. Man hätte sich hier gelegentlich gewünscht, dass die quantitativen Veränderungen, etwa der Anteile von Erwerbstätigen in unterschiedlichen Sektoren, mehr mit Hilfe von Tabellen oder Schaubildern dargestellt würden und sich der Text auf die Interpretation der wesentlichen Veränderungen beschränken würde. Die Flut der Zah-



len und Prozentangaben im Text ist manchmal nur schwer zu verdauen.

Wesentlich übersichtlicher ist dagegen der tabellarische Anhang, in dem die Leser ausführliche Informationen zur Bevölkerungsentwicklung in einzelnen Teilen der Stadt, Wahlergebnissen und Repräsentanz der Parteien im Stadtrat (der neunköpfigen Exekutive) und im Gemeinderat finden. Nach der demographisch-sozialstatistischen Bestandsaufnahme folgen Unterkapitel zur baulichen Erweiterung der Stadt, teilweise recht kleinteilig, sodass die mit der Züricher Topographie nicht so Vertrauten einen Stadtplan zur Unterstützung der Lektüre benötigen. Besondere Beachtung findet jeweils auch die Verkehrsentwicklung und – in Kapitel 4 – die „zweite Stadtvereinigung“ von 1934, in der Zürich nochmals einen großen Sprung ins Umland unternimmt und acht funktional schon mit der Kernstadt zusammengewachsene Gemeinden eingemeindet. Damit war allerdings mehr ein Flächenzuwachs – das Stadtgebiet wuchs von 45 auf 88 Quadratkilometer – als eine massive Bevölkerungsvermehrung verbunden; die Einwohnerzahl stieg lediglich um 47.000 auf dann 316.000. Hier wird, im Unter-

schied zu anderen Prozessen, auch der Verlauf der vorbereitenden Diskussionen und das anfängliche Scheitern der Eingemeindungsinitiative näher dargestellt. Man wird mit der Dominanz der Gartenstadt-Idee im damaligen Wohnungsbau vertraut gemacht und mit der Ablehnung des Geschosswohnungsbaus als dominantes Muster. Berücksichtigt man, dass Zürich damals von einer sozialdemokratischen Mehrheit im Stadtrat regiert wurde – von 1928 bis 1949 verfügten die Sozialdemokraten über 5 Sitze im neunköpfigen Stadtrat – und zeitgenössisch vom „Roten Zürich“ geredet wurde, so hätte es nahegelegen, das ‚Rote Zürich‘ zumindest im Hinblick auf herausragende Politikfelder wie den öffentlichen Wohnungsbau mit anderen ‚roten‘ Kommunen, wie etwa dem ‚Roten Wien‘ in der Zwischenkriegszeit zu vergleichen. Das geschieht jedoch leider überhaupt nicht; der Blick des Autors ist ziemlich insulär auf Zürich selbst, bzw. die Schweiz gerichtet. Das schlägt sich auch im Literaturverzeichnis nieder, wo eine beeindruckende Fülle von Literatur und Quellen zu Zürich und zur Schweiz verarbeitet wird, aber Titel zur Urbanisierungsgeschichte Europas allgemein oder zu anderen bedeutenden Städten fehlen. Daher liefert Meyer auch keine Angaben dazu, ob Zürich im Hinblick auf bestimmte Urbanisierungsschritte besonders fortgeschritten oder zurückgeblieben war im Vergleich zur gesamteuropäischen Entwicklung. So erfährt der Leser zwar, dass die Abwasserbeseitigung noch 1914 auf der Basis eines – aus heutiger ökologischer Perspektive möglicherweise wieder attraktiven – Trennsystems mittels Kübeln, die die festen Fäkalien aufnahmen, erfolgte, aber nicht, dass in der großen Mehrheit zumindest der nordwesteuropäischen Städte zu diesem Zeitpunkt schon das Mischsystem dominierte (S. 64).

Andererseits zeigt Meyer durchaus Gespür für die identitätspolitische Problematik von Eingemeindungen und zeichnet nach, wie in den 1893 eingemeindeten Quartieren sich neue Zünfte zur Brauchtumspflege formierten

und andererseits ein traditionelles Fest wie das Kern-Züricher ‚Sechseläuten‘ um 1900 zum „Frühlingsfest Gross-Zürichs wurde“ (S. 65). Die Gliederung der Strukturkapitel folgt nicht einem streng schematischen Muster, aber Meyer bemüht sich, die wichtigsten Aspekte städtischen Lebens zu thematisieren, neben der Wirtschaft auch die Kultur, die Politik, die Sozialpolitik. Je nach Zeitabschnitt werden herausragende Einzelereignisse wie die 1939 gefeierte Landesausstellung „Landi“ oder die 1958 präsenzierte Ausstellung zur Frauenarbeit (SAFFA) näher dargestellt oder im Kapitel 6 der Kampf um das Frauenstimmrecht. Abgeschlossen werden alle Kapitel mit kurzen Biografien von für die jeweilige Periode besonders wichtigen Persönlichkeiten, wobei der Autor nicht nur führende Kommunalpolitiker vorstellt, sondern auch etwa mit Annemarie Hubacher-Constanm einer profilierten Architektin Raum gibt, die 1958 als Chefarchitektin der SAFFA deren Stil und Präsentation wesentlich prägte (S. 267).

Welches Bild ergibt sich nun in der Gesamtschau von der „kleinen grossen Stadt“ Zürich? Das demographische Wachstum und die bauliche Erweiterung werden detailliert und mittels Plänen und Luftbildern gut nachvollziehbar nachgezeichnet; der Leser wird jeweils auch genauer über die Sozialtopographie der Viertel, administrativ ist von „Stadtkreisen“ die Rede, und deren politische Struktur ins Bild gesetzt. Zürich war, sieht man ab vom erst 1970 gewährten Frauenstimmrecht, eine ausgesprochen demokratische Stadt, denn nach der „Stadtvereinigung“ von 1893 gab sich Zürich eine neue Kommunalverfassung, die den männlichen Stimmbürgern mit Gemeinderreferendum und Initiative sehr weitgehende und auch nicht selten praktizierte Mitbestimmungsrechte gab, in der Einschätzung einer Wiener Ökonomin von 1920 die „freiheitlichst organisierte Großstadt der Welt“ (S. 34). Im Unterschied etwa zu deutschen Großstädten des Kaiserreichs gab es in Zürich kein Zensuswahlrecht, jede Stimme hatte also formal das

gleiche Gewicht. Wirtschaftlich ging es den Zürichern zwar nicht immer, aber doch meistens insgesamt gut; besonderer Wachstumsmotor war in den ersten zwei Dritteln des 20. Jahrhunderts die Industrie, besonders die Maschinen- und Metallindustrie, die auch stark auf Export orientiert war. Die großen Konjunkturen der europäischen Wirtschaft schlugen sich, dank der starken Exportabhängigkeit der Schweizer Wirtschaft, auch in Zürich nieder, wobei die Tiefe der Einbrüche durch Weltkrieg, Inflation, und Weltwirtschaftskrise, die deutsche Städte erlebten, Zürich erspart blieb. Die 1920er Jahre zeichneten sich, nach Überwindung der Nachkriegsprobleme, durch einen früher einsetzenden und länger anhaltenden Wirtschaftsaufschwung aus, der zu umfangreichen Wohnungsbauten in den 1893 eingemeindeten Stadtteilen und letztlich auch zur zweiten Eingemeindung von 1934 führte. Die massive Infragestellung des kapitalistischen Systems, die sich im Versuch eines Generalstreiks vom November 1918 zeigt – Meyer geht recht detailliert auf dieses für die Schweizer Sozialgeschichte zentrale Ereignis ein – mündete für Zürich mittelfristig in der Herausbildung einer reformistischen, vor allem auf den sozialen Wohnungsbau abzielenden sozialdemokratischen Kommunalpolitik. Zürich ging dabei allerdings einen anderen Weg als das ‚Rote Wien‘, im Zentrum stand nicht der Gemeindewohnungsbau, den es auch gab, sondern die Förderung von gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaften, die von der Stadt Zürich großzügig mit preisgünstigem Bauland und Baukrediten unterstützt wurden und letztlich gut ein Fünftel des Züricher Wohnungsbestandes schufen. Der Einbruch der Weltwirtschaftskrise war nicht so tief wie in deutschen Städten – der Höchststand der Arbeitslosigkeit lag 1936 bei knapp 10 % – aber die Krise zog sich bis in die zweite Hälfte der 1930er Jahre hin und führte auch zu einem starken Rückgang des Wohnungsbaus.

Der Zweite Weltkrieg brachte für die neutrale Schweiz Einschränkungen in der

Versorgung, aber keine mit den kriegsführenden Ländern vergleichbaren Zerstörungen. Kriegsplanungen im Rahmen der ‚Limmatstellung‘ hätten Zürich zur Frontstadt gemacht, aber tatsächliche Befestigungsarbeiten dazu waren nicht vorgenommen worden, auch keine wirksamen Vorbereitungen für eine Massenevakuierung der Bevölkerung. Der Krieg war spürbar, z. B. durch Bewirtschaftung der wichtigsten Gebrauchsgüter und über drei Jahre, von November 1941 bis September 1944 galt für die gesamte Schweiz ein Verdunkelungsgebot. Die Stadt organisierte den Anbau von Gemüse auf städtischen Grünflächen und versuchte, Arbeitslose zu kriegswichtigen Arbeiten heranzuziehen. Wegen der stark gestiegenen Preise mussten auch etliche tausend Haushalte durch eine Kriegsnothilfe unterstützt werden. Dennoch entstand keine soziale Protestsituation wie 1918 vor der Ausrufung des Generalstreiks.

Die Jahre 1945-1950 fasst Meyer als „Wen-dezeit“, einmal im Hinblick auf die Herausbildung einer neuen internationalen Ordnung des Kalten Krieges, wo sich die Schweiz, trotz politischer Neutralität, im West-Block einordnete. Anfängliche Sympathien mit der Sowjetunion als Siegermacht, die auch die Popularität der Schweizer kommunistischen Partei vorübergehend ansteigen ließen – bei der Gemeinderatswahl von 1946 erhielt die ‚Partei der Arbeit‘ 15 % der Stimmen –, wichen bald der Ernüchterung, als deutlich wurde, wie die Sowjetunion Freiheit und Demokratie in ihrem Herrschaftsbereich unterdrückte. Die Vorherrschaft der Sozialdemokraten wurde jedoch erheblich reduziert, einmal durch den vorübergehenden Aufstieg der Kommunisten, zum andern durch die dauerhafte Etablierung des ‚Landesrings der Unabhängigen‘, einer neuartigen, von dem Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler ursprünglich gegründeten Bewegung, die zwischen dem bürgerlichen Lager und der Sozialdemokratie stand. Mit der Wahl des Freisinnigen Emil Landolt zum Stadtpräsidenten 1949 war die lange Phase so-

zialdemokratischer Vorherrschaft in dieser Leitungsposition beendet. Der Kalte Krieg begünstigte auch in Zürich eine Hinwendung zu konservativeren Positionen.

Die Zeit starken und langanhaltenden Wachstums in den 1950er und 1960er Jahren fasst Meyer nur mit Anführungszeichen als „goldene Jahre“. Zwar stieg der Wohlstand dank konstanter Wachstumsraten des BIP über 4 %, zugleich zeichneten sich mit der wachsenden baulichen Verdichtung und der rasant steigenden Motorisierung auch schon die Probleme ab, die dann die kommenden Jahrzehnte beherrschen sollten. Demographisch erreichte Zürich 1962 seine höchste Einwohnerzahl mit 440.000 Einwohner, danach sank die Zahl, das demographische Wachstum verlagerte sich nun zunehmend außerhalb der Stadtgrenzen in angrenzende Gemeinden, die als Teil der ‚Agglomeration Zürich‘ begriffen wurden. Dieser 1950 eingeführte statistische Begriff umfasste Gemeinden, in denen mehr als ein Drittel der erwerbstätigen Einwohner in Zürich oder in anderen Gemeinden arbeitete. 1970 umfasste die Agglomeration 720.000 Einwohner, von denen 59 % auf Zürich selbst entfielen.

Im Zuge der rasant steigenden Motorisierung stand auch Zürich im Bann der ‚autogerechten Stadt‘. Eine Verkehrskommission des Züricher Gemeinderats bedauerte 1956 das Fehlen von Kriegschäden im Sinne der Verkehrsplanung: „In Stuttgart haben die Bombardierungen breite Lücken gerissen, die wenigstens teilweise für Straßenverbreiterungen in Anspruch genommen werden können.“ (S. 234) Meyer betont den Konsens aller Parteien in dieser Periode für den umfassenden Straßenbau, um die immer massiveren Verkehrsprobleme zu lösen. International renommierte Verkehrsexperten wurden beauftragt, Verkehrspläne zu entwickeln, um den Autoverkehr in der Stadt möglichst nach amerikanischem Vorbild flüssig zu gestalten. Zudem sah die eidgenössische Autobahnplanung nach 1960 die Verknüpfung von drei Autobahnen

im nordostschweizerischen Raum in Zürich vor. Die daraus resultierenden monströsen Straßenbauten wurden jedoch nur teilweise realisiert, ab Ende der 1960er Jahre zeichnete sich in Volksabstimmungen und Referenden ein Stimmungsumschwung ab, wichtige Teilprojekte wurden abgelehnt. Ähnlich erging es der extrem aufwändigen Planung für ein öffentliches Transportnetz in Zürich und der Agglomeration. Zwar entging die in den 1950er Jahren als unmodern geltende Tram der Stilllegung und Umwandlung, aber die großen Pläne für eine Tieferlegung, bzw. ein regelrechtes U-Bahn-Netz wurden dann in Referenden abgelehnt, letztlich erfolgte ein Ausbau des S-Bahn-Netzes, das die Agglomeration besser integrierte und für die Kernstadt Zürich eine Ertüchtigung des Straßenbahnnetzes, das wieder sehr viel breiter akzeptiert wurde.

Die Wendezeit um 1968 (Kap. 7) fasst Meyer als Periode des „Wandels der gesellschaftlichen und politischen Normen“ (S. 269). Es kam zu einer Auflösung eines Reformstaus, zur Einführung des Frauenstimmrechts, zu einer Reihe von gesellschaftlichen Liberalisierungen wie etwa der Aufhebung des Konkubinatsverbots. Zugleich brachte der kulturelle Wandel auch die Infragestellung bisheriger gesellschaftlicher Leitbilder, wie die Ablehnung wichtiger Verkehrsvorlagen zeigte, aber auch die Problematisierung von Massenkonsum und von Entfremdung in der modernen Gesellschaft. Neue Formen des Jugendprotests bildeten sich heraus, die Zürich noch einige Jahrzehnte beschäftigen sollten. Konkret für Zürich benennt Meyer vier Felder der Auseinandersetzung, wo sich Konflikte zuspitzen: die Demokratisierung der Universität, der Kampf um Frauenrechte, die Forderungen nach einem autonomen Jugendzentrum, die sich vor allem auf einen ‚Bunker‘ unter dem Lindenhof richteten und Konflikte um das Programm des Schauspielhauses, wo Stückeauswahl und Dramaturgie des neuen Direktors Löffler Teile des Publikums und der Schauspieler provo-

zierten. Auch die Debatte über Migration und eine mögliche ‚Überfremdung‘ der Schweiz gewann in dieser Periode neue Schärfe, der Anteil der Ausländer betrug im Kanton Zürich 1970 19%; eine Initiative des Zuwanderungsgegners James Schwarzenbach, die eine Reduzierung des Ausländeranteils auf 10% vorsah, wurde in Zürich nur mit 45 zu 55% abgelehnt.

„Eine Stadt im Wandel“ betitelt Meyer sein letztes Strukturkapitel, das die Entwicklung Zürichs im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts beleuchtet. Hier sind nun für längere Zeit die seit den 1950er Jahren gültigen Prozesse umgekehrt: Die Stadt schrumpfte, die Wirtschaft erlebte eine massive Rezession Mitte der 1970er Jahre, die Kernstadt wurde zunehmend zu einer Stadt der Armen, Alten und Ausländer. Die Industrie geriet spätestens seit der mit der Ölkrise von 1973 einsetzenden Rezession in tiefere Schwierigkeiten, die letztlich zu einer breiten De-Industrialisierung und einer massiven Verlagerung der Erwerbstätigkeit zum Dienstleistungssektor führte.

Zürich wurde in dieser Phase endgültig zum internationalen Finanzzentrum. Besonders spektakulär und kontrovers wurde der Jugendprotest der Jahre 1980-1982, der Zürich massiv in Atem hielt und auch zu Brüchen in den herkömmlichen Parteien, insbesondere in der Sozialdemokratie und zur Neustrukturierung der politischen Landschaft führte. Ähnlich problematisch war das Drogenproblem, wo Zürich wegen der Konzentration von Drogenkonsumenten auf dem Platzspitz sehr sichtbar zu einem Mekka der Drogenabhängigen wurde. Erst nach erheblichen Kontroversen über die richtigen Reaktionen darauf, die auch von Sorgen über die internationale Reputation Zürichs geleitet wurden, konnte das Problem dezentralisiert und damit zugleich auch entschärft werden. Schließlich zeigt Meyer auch, wie die Stadt Zürich mit neuen planungsrechtlichen Instrumenten der institutionell abgesicherten Beteiligung von privaten Grundbesitzern in der Stadtentwick-

lung, insbesondere im Umbau altindustrieller Areale und Brachen wieder in die Offensive kam und die negativen Effekte des Strukturwandels abfedern konnte. Es gelang so in den 1990er Jahren, den Trend zur Suburbanisierung umzukehren und wieder Familien zur Rückkehr nach Zürich und zur Ansiedlung in den neuen, gemischtstrukturierten Arealen in alten Industriegebieten zu bewegen. Die Bevölkerung von Zürich wuchs wieder.

Insgesamt zeigt Meyer die Entwicklung Zürichs, häufig auch im Kontext gesamtschweizerischer Entwicklungen, gut nachvollziehbar und detailreich für das 20. Jahrhundert. Was dem Stadthistoriker allerdings hier und da fehlt, sind Einblicke in die Prozesse und Diskurse; meist bekommt man das Ergebnis längerer Debatten, Planungen und Abstimmungen präsentiert, was sich auch an einer der meistzitierten Quellen Meyers zeigt, den Geschäftsberichten des Stadtrats. Dabei wären doch die Debatten aus stadthistorischer Perspektive in sich selbst spannend und erkenntnisträchtig. Rezensent hätte zum Beispiel gerne mehr darüber gelesen, was die Titelformulierung von der „kleinen großen Stadt“ für Zürich im 20. Jahrhundert bedeutete, wie sich Zürich, bzw. zumindest die kommunalpolitisch Verantwortlichen, selbst wahrnahm, wie die Position Zürichs in der internationalen Konkurrenz gesehen wurde, wie sich Zürich entwickeln sollte. Solche Überlegungen blitzen bei Meyer nur ganz gelegentlich auf, etwa wenn das beschädigte Renommee Zürichs als wichtiges Motiv zur Überwindung der Drogenproblematik genannt wird (S. 344). Es wird auch selten deutlich, wer die wichtigen ‚Player‘ in der Züricher Stadtentwicklung waren, bzw. wie sich dies auch über das 20. Jahrhundert veränderte. Hier sind nicht einzelne Kommunalpolitiker gemeint, sondern gebündelte Interessen einzelner Wirtschaftsfractionen und wie sich diese im kommunalpolitischen Raum artikulierten und einbrachten.

Dieter Schott, Darmstadt / Konstanz

HEIDEDE BECKER/JOHANN JESSEN (Hrsg.), *Stadt und Planung. Ein Lesebuch mit Texten aus 100 Jahren Städtebau*, Berlin: DOM publishers 2021, 448 Seiten, € 28.-.

JOHANN JESSEN/STEPHAN REISS-SCHMIDT (Hrsg.), *Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung 1975 bis 2022*, Berlin DOM publishers 2022, 416 Seiten, 50 Abb., 416 S., € 48.-

Es gibt eine Fotografie, die zeigt, wie Le Corbusiers Arm von oben gebieterisch auf die Ville Radieuse deutet, seine moderne Idealstadt im Einklang mit den Bedingungen der Zeit. Die Selbstinszenierung des Architekten vor seiner Musterstadt erinnert an das zentrale Motiv von Michelangelos Deckenfresko in der Sixtinischen Kapelle. Dort streckt Gott seine Hand energisch in die Richtung von Adams noch schwachem Arm und erfüllt dessen Körper mit Lebenskraft. Im Falle von Le Corbusiers schwebendem Arm könnte man sagen: Der Schöpfer *denkt* Stadt und dadurch *wird* Stadt.

Falsch gedacht! Mit Hypertrophie kommt man in der Urbanistik heute nicht weit. Im Gegenteil, sie ist ein kooperatives kollektives Unternehmen, dessen Ziel (hoffentlich) ein systematischer gemeinsamer Gewinn ist, auch wenn vorab nicht unbedingt zu sehen ist, welche Form dieser Gewinn annehmen wird. Zudem kann man eine Stadt mit einem Buch vergleichen: das Verhältnis zwischen Plan und Wirklichkeit ist ebenso unberechenbar wie das zwischen Autor und Leser. Und dennoch verändert sich etwas – mal dynamisch, mal fast unsichtbar; mal gesteuert, mal eher zufällig.

Zwei instruktive Bände widmen sich nun dem wichtigen, aber seltsam unbestimmten Dreieck Stadt-Planung-Politik, und beide nehmen ihren Ausgang bei der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), was freilich in diesem Fall kein Nachteil ist. Denn die 1922 gegründete Vereinigung namhafter und einflussreicher Expertinnen und Experten aus Planungspraxis und Wissenschaft ist im besten Sinne überparteilich

und zugleich voller Empathie, was ihren Gegenstand anbelangt. Herausgekommen sind zwei veritable Lesebücher, deren Texte ein wahres Kaleidoskop darstellen: Sie laden dazu ein, sich individuell in Möglichkeiten, Wünsche, Ziele, Defizite und Machtverhältnisse bei der Stadtentwicklung zu vertiefen.

Doch interessiert sich überhaupt noch jemand für Stadtplanung? Wer durch die Städte und Dörfer reist, wer sich das lieblose Nebeneinander von Industriehallen, Discountmärkten, Tankstellen und Wohnhäuschen ansieht, kommt nicht unbedingt auf die Idee, dass den Menschen besonders viel an ihrer gebauten Umwelt läge. Und doch ist sie den meisten alles andere als gleichgültig. Sie weckt heftige Emotionen, Zorn, Kampfeslust und Liebe. Ob nun der Bahnhof in Stuttgart, eine Konzerthalle in Bonn, das Tempelhofer Feld in Berlin, Hochhäuser in München oder die Elbtalbrücke in Dresden – wenn es um Fragen der Architektur und Stadtplanung geht, erweisen sich die Bürger, denen so oft apolitische Lethargie attestiert wird, als überaus debattierfreudig. Meist sind sie dagegen: gegen Abriss und neue Großprojekte. Doch anders als der *Spiegel* Ende August 2010 meint, ist es nur selten ein Protest aus Eigennutz und Blockadelust. Oft geht es den Menschen um etwas Grundsätzliches. Oft ist für sie die Planung nur der äußere Anlass für weit größere Debatten: darüber, was eine demokratische Gesellschaft eigentlich ausmacht und wie sich das, was wir Öffentlichkeit nennen, bewahren lässt.

Was kann und was soll ein Plan definieren? Und was muss er offenlassen? Wie geht man um mit Ungewissheiten? Mit diesen Fragestellungen baut man gewissermaßen eine Brücke zur Welt der Ökonomie: Auch dort durfte man doch die Erfahrung sammeln, dass kurzfristige Renditeüberlegungen eher Monokultur erzeugen. Weitsicht und Ausgleich wären demnach zwei wichtige Schlagworte. Da wir nicht in einem absolutistischen Staat leben, scheint eine Planung nur dann wirkungsvoll, wenn sie die Wirtschaft zu überzeugen ver-



mag. Ihr angestammtes Mittel dazu ist die Gestaltung. Das ist nicht viel, aber auch nicht wenig. Gestaltung schafft nicht automatisch Stadt; sie ist aber ein unverzichtbarer Bestandteil des Urbanismus.

„Stadtplanung und Politik“ stellt eine Art Vivisektion dar, in der die Geschichte der DASL, ihre Diskurse und Schwerpunktsetzung analysiert wird. Das gewährt einen schnellen Überblick zu den wichtigsten Entwicklungslinien nicht nur dieser Institution, sondern des Sujets insgesamt. So wirft Franz Pesch in Bezug auf den integrativen und integrierenden Raum zurecht die Frage auf, ob die Schönheit der Stadt von professionellen Gestaltern vorgegeben werden oder ob sie das Ergebnis eines intensiven Dialogs in der Gesellschaft sein soll – die Antwort bleibt bewusst offen. Johann Jessen und Christina Simon-Philipp nehmen den mäandrenden Weg der Stadterneuerung in den Blick; sie stellt so etwas wie den *basso continuo* der DASL dar, wobei gerade im Zeichen der Klimakrise dem „Diskurs zu bestandsorientierten Strategien“ eine eminente Bedeutung zukommt. Freilich ist man gut beraten, den Begriff der Städtischen nicht zu eng zu fassen – worauf Axel Priebis hinweist, indem er die enge Verflechtung, ja die Untrennbarkeit



von Urbanismus und Landesplanung herausstreicht. Ursula Stein verdeutlicht, dass in der zeitgenössischen Stadtentwicklung Bürgerbeteiligung und Kommunikation ebenso unverzichtbar sind wie „die Selbstreflexion zur Rolle der Planenden“ gehört. Roland Stimpel bilanziert die Wohnungsfrage aus der Vogelschau: „Hinterher ist man immer schlauer. Es wäre billig, im Rückblick verächtlich auf das Scheitern vieler Ideen und das Platzen vieler Prognosen zur Wohnungspolitik, daraus abgeleitete Erwartungen und Handlungsoptionen zu schauen.“ Was von manchen als Trägheit bezeichnet würde, sei „eher ein im positiven Sinne entschleunigendes, ausgleichendes Moment. Alle Themen hinterlassen Spuren und bereichern so die Städte, aber keines hat erdrückende Dominanz über alle anderen gewonnen.“ Und Friedemann Kunst moniert, dass die starke Mitverantwortung der Stadtplaner und Städtebauer für die Entwicklung der Mobilität bislang wenig Widerhall gefunden habe: „Wiederholt zeigt sich, dass die raumstrukturierende Wirkungsmacht des Autos in einer Mischung aus Faszination und Resignation hingenommen wird. Der Konfrontation der Verkehrsentwicklung mit einem Gestaltungswillen auf der Basis von Konzepten und Instrumenten der räumlichen Planung wird ausgewichen.“ Darauf, dass die Verfügungsgewalt über den Boden die zent-

rale Voraussetzung für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung darstellt, wird in mehreren Beiträgen hingewiesen – und zwar sehr zurecht. Betont sachlich im Ton, geht es in dieser Publikation um eine Zusammenschau dessen, was das Metier sektoral und inhaltlich ausmacht.

Gleichwohl – für den unbefangenen Leser spannender und anregender kommt der Band „Stadt und Planung“ daher. Es ist dies ein buntes Panoptikum: Auszüge aus Klassikern, neu entdeckte wissenschaftliche Aufsätze, kraftvolle Reden und einflussreiche Manifeste, aber auch Zeitungsartikel, Reiseberichte und Gedichte. Die Lektüre bietet hinreichend Anregung, sich einen eigenen Zugang zu bahnen. Welchen Beitrag können einzelne Projekte für den Urbanismus leisten? Was wäre heute der wichtigste Job für die kommunale Regierung und ihre Behörden? Städte – bzw. deren öffentlichen Hände – verfügen kaum mehr über die ökonomische Potenz, um die Stadtentwicklung mit eigenen Projekten zu lenken, oder allenfalls punktuell. Muss man nicht konzidieren, dass die herkömmliche Planung, die nur den gesetzlichen Rahmen definiert oder alles von oben festlegt, nicht bloß veraltet ist, sondern auch nicht funktioniert – und möglicherweise sogar schadet? In Brasilia wurde ja nicht der großzügig geplante „Corso“ zum Corso, sondern seine banale Anlieferungsstraße. Oder ein anderes Beispiel: In jedem größeren Neubaugebiet entstehen Plätze, die vollmundig „Piazas“ genannt werden – doch viel Anklang bei den Bewohnern finden sie nicht.

Indem sie individualistisch auf wichtige Referenzfiguren (beispielsweise Jane Jacobs, Karl Ganser, Lucius Burckhardt, Hans-Jochen Vogel oder Tom Sieverts) und deren (ausgewählte) Veröffentlichungen Bezug nehmen, outen die beteiligten Akademie-Mitglieder sich in ihren Statements als launige Kommentatoren. Das Strukturprinzip ist eine Paarkonstellation: Wenn Wendelin Strubelt über „Menschen in der Stadt“ räsontiert, dann

anhand von Tucholskys Großstadtgedichten; und wenn Elke Pahl-Weber sich mit der Ambivalenz der urbanen Dichte auseinandersetzt, dann bezieht sie sich auf die große Soziologin Erika Spiegel usw. Die Besonderheit dieses Lesebuches liegt deshalb, wie die Herausgeber – die mittlerweile leider verstorbene Heidede Becker und Johann Jessen – betonen, in seiner Subjektivität. Gemeint ist damit aber nicht (nur) die Auswahl der als grundlegend erachteten Fachtexte, sondern dass die „in der Akademie versammelte Schwarm-Intelligenz“ hier gleichsam eine freie Entfaltung finden konnte.

Das ist nicht nur unterhaltsam und lehrreich, sondern mahnt auch an, dass es augenscheinlich eine neue Verständigung über das braucht, was zumeist als Planungskonzept beschrieben wird. Wenngleich die Inhalte dieses Konzeptes, wie auch die angewandten Instrumente, enorm unterschiedlich sein können, das Ziel bleibt immer dasselbe: Die optimale Verteilung von Personen, Gütern und Dienstleistungen auf einem vorgegebenen Gebiet. Nur die Kriterien dieser Verteilung variieren je nachdem, welche politische Ideologie sie in die Tat umsetzt. Was aber ist die bessere Alternative? Oder anders formuliert: Können unsere Städte lebenswerter gemacht werden? Wie wird unsere Gesellschaft darin heimisch? Hilft es, sich an den altgriechischen Politiker Perikles zu halten, von dem das Diktum stammt: „Es kommt nicht darauf an, die Zukunft vorherzusagen, sondern auf die Zukunft vorbereitet zu sein.“?

Die oft zu hörende Klage, die Planungsinstrumente seien veraltet und/oder überbürokratisiert, lenkt ein Stück weit vom eigentlichen Problem ab. Denn die gewünschten oder notwendigen Dinge in der Entwicklung der Städte geschehen nicht deshalb nicht, weil die Instrumente fehlen oder verkrustet sind, sondern weil der politische Wille, der ökonomische Impuls oder der gesellschaftliche Konsens fehlt. Zudem liegt die Krux für Planung und Städtebau darin, dass andere

Akteure und Determinanten den Raum sehr viel stärker prägen als es ihre Profession tut. Zugleich stehen wir inmitten einer fundamentalen Umwälzungsphase: Weg von einer auf Öl und Gas basierten Dienstleistungsgesellschaft, hin zu einer auf erneuerbaren Energien basierten Wissensgesellschaft. Und damit steht unsere Wertschätzung der gebauten Umwelt – in ihrem Verhältnis zu anderen Aspekten des Lebensalltags – auf den Prüfstand. Stadtplanung mag dröge wirken, sie ist aber, wie diese beiden Bände illustrieren, von Belang!

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

NIELS GUTSCHOW / JÖRN DÜWEL,
Gestaltung von Glück. Vom Scheitern des Werkbunds und dem Aufstieg von Ikea-Städtebau. Architektur und Wohnen der jüngeren Zeit, Berlin: DOM Publishers 2023, 220 Abb., 352 S., € 28,-.

Architektur ist etwas, an dem die meisten Menschen nichts ändern können oder wollen. Sie wird ihnen einfach vor die Nase gesetzt, sie wachsen darin auf und empfinden das gewohnte Umfeld zumeist als völlig normal. Doch was prägt eigentlich unsere Wahrnehmung von Raum? Welche Vorstellungen, Wünsche und Ideale kanalisieren wir auf Bauten und Stadträume? Und, was hat das mit gesellschaftlichem Fortschritt zu tun?

Mit solchen Themen setzen sich die renommierten Autoren Niels Gutschow und Jörn Düwel in vier Essays auseinander. Einer davon geht der Frage nach „Wie wohnen?“ Das ist wahrlich ein „Bildungsauftrag“, wie es im Untertitel adressiert wird. Denn die ominösen „eigenen vier Wände“ sind sakrosankt; sie stehen für das unantastbare Innere, das Refugium eines Jeden. Dabei – oder deswegen – gibt es wohl kaum einen Bereich des mo-



dernen Lebens, in dem die Beharrungskräfte jahrhundertealter Traditionen derart ausgeprägt sind. Aller Antiquiertheit zum Trotz lebt es sich darin anscheinend ganz kommod. Da verwundert es nicht, wenn das Verhältnis zwischen Architektur und Wohnen seltsam unbestimmt ist. Baukünstlerische Ambition und Ansprüche an eine Psychologie der Urhütte sind nur schwer auf einen Nenner zu bringen. Zwar liegt eine entscheidende Weichenstellung der Moderne darin, die ‚Wohnungsfrage‘ nicht nur als sozialpolitische, sondern auch als Aufgabe der Architekten entdeckt zu haben: Sie wollten Haus und Wohnung nach rationell-funktionalen, ihnen als vernünftig erscheinenden Gesichtspunkten gestaltet wissen. Aber ganz selbstverständlich nahmen sie an, dass sich die Menschen ebenfalls nach diesen Maßstäben erziehen lassen werden. Die jedoch empfanden das keineswegs als Glück.

Die widersprüchliche Situation, die sich aus der Wohnung als Ware einerseits und dem Wohnen als Grundbedürfnis andererseits ergibt, wird von den beiden Autoren unter Rückgriff auf den Deutschen Werkbund, auf Adolf Loos oder etwa die Baukastenmöbel von Gustav Hassenpflug reflektiert. Der berühmte IKEA-Slogan „Lebst du noch, oder wohnst du schon?“ gibt dem einen zusätzlichen Dreh, indem er fragt, wie die Wohnung nicht nur unseren gegenwärtig praktizierten Lebensweisen entsprechend angeeignet wird,

sondern deren zukünftige Entwicklung ermöglicht und begünstigt. Das hat zur Folge, dass wir uns über die Wohnung und ihre Möblierung selbst Gedanken machen müssen und nicht einfach nur gängige Modelle reproduzieren. So lässt sich vielleicht konstatieren, dass das deutsche Wohlstandsversprechen, das einmal sorgsam montiert schien aus bescheidenen Zielen, gediegener Ingenieurskunst und solidem Pragmatismus, an ein vorläufiges Ende gekommen ist. Die Zahnradchen des Fortkommens greifen nicht mehr ineinander, Lebensplanung und Modernisierungsdruck sind auf unheilvolle Weise miteinander in Kollision geraten. Hier könnte man ergänzen, dass es nicht an Ideen und den dazugehörigen Nachhaltigkeitszertifikaten mangelt. Warum dann doch wieder alles schiefliegt mit dem Wohnungsbau, hat sehr viel damit zu tun, dass im Modus einer Just-in-time-Produktion vorangetriebene Innovationen ihr Gespür für den Umgang mit Pausen, Pannen und Planungsdefiziten verloren haben. Die nächste Gesellschaft wird eine der Überbrückungskünste sein müssen. Zwar ist es notwendig, über bezahlbaren Wohnraum zu diskutieren. Aber man sollte auch darüber reden, ob man in den Wohnungen nur noch Gast ist – bloß vorübergehend hausen, bald weiterziehen, sich nicht wirklich einrichten, sondern sich vorfinden. So offensichtlich sich das Zusammenspiel von öffentlich und privat als ein Leitbild des Städtebaus auch etabliert haben mag, so wenig haben wir es geschafft, dies in eine zeitgemäße Form des Wohnens zu übertragen.

Breiten Raum nimmt ein Aufsatz ein, der sich mit der „Erfindung der Altstadt“ auseinandersetzt. Dass am Ende das Erdachte und Erträumte etwas ist, an dem nicht gerüttelt werden kann, ohne die Wirklichkeit zum Einsturz zu bringen – das ist eine Einsicht, die wir Cees Noteboom und seinem Buch ‚Rituale‘ verdanken. Von eben dieser Sehnsucht zeugen auch die jüngst enorm zunehmenden Rekonstruktionsvorhaben, die verschwundene

historische Bauten ersetzen sollen. Die Frauenkirche ist dafür lediglich ein prominentes Beispiel. Denn mit seinem Wunsch, Zerstörtes nachzubauen, steht Dresden keineswegs allein. Die besondere Begeisterung für die Rekonstruktion ist auch in Braunschweig oder Frankfurt, in Nürnberg, Potsdam und Hannover zu beobachten. Ohnehin scheinen die Bilder des Bekannten und Altgewohnten immer wichtiger zu werden. Für mehr und mehr Menschen passen z. B. Schlösser genau deshalb in die heutige Zeit, weil sie so anders sind: Sie stehen für das Unverwechselbare in einer Welt, deren Städte einander immer ähnlicher werden. Sie verkörpern Dauerhaftigkeit statt Hektik, sie weisen zurück in eine zwar nicht heile, doch bekannte Epoche statt in eine ungewisse Zukunft.

Vielleicht ist man gut beraten, die Altstadt nicht als eine Art Opfer oder Überlebende eines tiefgehenden Modernisierungsprozesses zu begreifen, sondern als dessen – systematisches – Produkt. Dass etwa Lübeck erst durch kontinuierliche Stadtbildpflege zur norddeutschen Backsteinstadt promoviert wurde, ist deshalb mehr als eine beiläufige Beobachtung. Eine anders gelagerte Facette bietet das Nikolaiviertel in Berlin: Rund um die gleichnamige, wiederaufgebaute Kirche ist zum 750-jährigen Stadtjubiläum ein historisches Ensemble (in Plattenbauweise!) neu entstanden und wird heute nicht nur von Touristen goutiert. Mit anderen Worten: Altstadt gibt es erst, seitdem ihr etwas Neues zur Seite gestellt wurde, womit paradoxerweise das Moderne (die Gründerzeit, die industrielle Entwicklung etc.) zur Voraussetzung für das Alte wurde.

Ein weiterer Essay widmet sich dem Zusammenhang von Architektur und Moral. Nicht erst seit Gottfried Semper's „Bekleidungslehre“ wird ja in der Baukunst über den Zusammenhang von Zweck und Form, Struktur und Hülle befunden. Von einer gleichberechtigten Rolle der Fassade gegenüber der Struktur wollte die klassische Moderne indes nichts wissen: Was nicht der funktionalen oder

konstruktiven Bestimmung eines Gebäudes diene, lehnte sie vehement ab. Die programmatische Formel „form follows function“ beförderte aber letztlich eine Indifferenz in der Architektur: Zeigt das Gebäude, wofür es gebaut wurde, oder macht es uns etwas vor? Anhand von Referenzfiguren wie Walter Gropius, Paul Schmitthenner, Adolf Behne oder Siegfried Gideon spannen die Autoren einen architekturtheoretischen Bogen bis zur Postmoderne, um in die Frage einzumünden: „Was ist zeitgemäß?“ Am Ende einer mäandernden Analyse steht die Botschaft, dass es verfehlt sei, bestimmten Formen einen bestimmten ideologischen Gehalt zuzuweisen.

Der vierte Text schließlich thematisiert den Umgang mit der Europäischen Stadt. Auch er greift historisch weit aus – von August Endells „Schönheit der großen Stadt“ über Lewis Mumford und die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ bis zum *Club of Rome* und der „Zwischenstadt“. Breit aufgefächert legt das Autorenduo dar, wie die Rezeption des Städtischen seit hundert Jahren zwischen Wertschätzung und Verachtung oszilliert. Bildhaft machen sie es an einem Rendering für Oberbillwerder – einem Stadtteil in Hamburg, der aktuell entwickelt wird –, auf dem zwei weidende Schafe vor Ein- und Zweifamilienhäusern Urbanität als naturnahe Idylle suggerieren.

Was bedeutet das für unseren künftigen Umgang mit dem Planen-Bauen-Wohnen? Wenngleich Düwel und Gutschow eine solche Frage nicht in den Fokus rücken, sondern sich lieber auf die Lehren der Geschichte konzentrieren, ist ihr Buch so anregend wie erkenntnisfördernd. Es sei auch deswegen empfohlen, weil es auf beredete Art einen skeptischen Unterton hat: Für die Gestalt von Architektur und Stadt gibt es weder logische noch vernünftige oder gar überzeitliche Gewissheiten. Wohl aber hergebrachte Denkmuster – und die sind noch immer dominant.

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

*Hier ertönten
| schon Megahits,
bevor es
| Spotify gab.*

Hier spielt die Musik: Denkmale
sind Orte für kulturelle Begegnungen.
Wir helfen, sie zu erhalten.



Lassen Sie uns gemeinsam
Denkmale erhalten!

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



DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ

Wir bauen auf Kultur.