

24. Jahrgang

1/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Stadt als Perspektive

Franz Pesch

Die Stadt als Entwurf

Peter Hall

Die europäische Stadt

Eckhart Ribbeck

Die post-europäische Stadt

Hanns Adrian

Wohin geht die Stadtplanung?

Johann Jessen

Stadtplanung – eine lernende Disziplin?

Kohlhammer

Herausgegeben von ● Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12-32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

Stadt als Perspektive

ABHANDLUNGEN

JOHANN JESSEN, Editorial	1
FRANZ PESCH, Die Stadt als Entwurf – eine Näherung	5
PETER HALL, Die europäische Stadt. Vergangenheit und Zukunft	18
ECKHART RIBBECK, Die post-europäische Stadt	35
HANNS ADRIAN, Wohin geht die Stadtplanung?	48
JOHANN JESSEN, Stadtplanung – eine lernende Disziplin?	59
DIE AUTOREN	71

SAMMELBESPRECHUNGEN

RONALD KUNZE, Neue Architektur in Japan, Frankreich, Finnland und Spanien	72
WILHELM RIBHEGGE, Stadt und Reformation	76

BESPRECHUNGEN

MARGARETE SCHINDLER, Blick in Buxtehudes Vergangenheit. Geschichte der Stadt (<i>Gudrun Wittek</i>)	82
LUDOVICA SCARPA, Gemeinwohl und lokale Macht. Honoratioren und Armenwesen in der Berliner Luisenstadt (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	83

Editorial

Stadt als Perspektive?

Die Beiträge zu diesem Heft sind Reden, gehalten auf verschiedenen Veranstaltungen zum gemeinsamen Thema Stadt. Sie fügen sich in eine lebhafte Debatte. Mit großer Hingabe wird wieder über städtebauliche Leitbilder gestritten: die kompakte, die solidarische, die dritte Stadt, Städtenetze und vernetzte Städte, Stadt der kurzen Wege, Stadt ohne Auto, Stadt der Zukunft zwischen Urbanität und Ökologie, virtual city und sustainable city. Eine erstaunliche Renaissance, die viele Gründe haben dürfte, vor allem die bedrohte Umwelt, aber auch den politischen Umbruch in Europa, die Globalisierung der Wirtschaft und ihre Folgen für Raumentwicklung und kommunale Planung. Was auch immer jeweils dem Bild den besonderen Akzent verleiht, die Diskussion um neue Perspektiven reflektiert nicht nur neue Herausforderungen, sondern auch neue Spielräume für die Stadtplanung. Dies kann man sehr wörtlich nehmen. Ökonomischer und politischer Wandel haben bekanntlich in zentralen Lagen vieler Städte riesige Brachen hinterlassen, die unerwartete Entwicklungschancen für die Städte eröffnen. Neue Transporttechnologien und der europäische Einigungsprozeß verändern Standortstrukturen; manche Städte sehen sich an den Rand gedrängt, andere in vorher nicht gekannter Lagegunst.

Vorstellungen von einer *europäischen Stadtkultur* sind in diesen Auseinandersetzungen zu einem überraschenden Kristallisationspunkt geworden, an dem sich die Geister scheiden. So schwer faßbar auch sein mag, was die europäische Stadt ausmacht, so sehr bietet sie gerade in dieser Unschärfe eine ergiebige Assoziationsfläche, auf der sich konträre Positionen reiben. Für diejenigen, die die *europäische Stadt* zum Orientierungsrahmen planerischen und städtebaulichen Handelns erheben, gelten deren städtebaulichen, sozialen und kulturellen Qualitäten als mögliche Garanten für die Bewältigung aktueller Probleme: als Ort gelebter Öffentlichkeit und kultureller Vielfalt, als Ort gelungener sozialer Integration, als Ort technologischer und ökonomischer Innovation. Europäische Stadt als Perspektive provoziert bei anderen die Gegenfrage: Wie kann etwas Perspektive bieten, was offensichtlich im Begriffe ist, sich unwiederbringlich aufzulösen? So wird fragen, wer hinter dem Plädoyer für die Europäische Stadt eine Haltung vermutet, die vor den

unaufhaltsamen Trends wie wachsendem Landschaftsverbrauch, steigendem Verkehr und fortgesetzter Funktionstrennung und vor allem vor ihren Ursachen die Augen verschließt.

Die Fragen, ob die europäische Stadtkultur legitimerweise uns noch Orientierungen für aktuelle städtebauliche Herausforderungen liefern kann und welche Konsequenzen dies für das Selbstverständnis von Stadtplanung hat, bilden die Klammer der Beiträge in diesem Heft. Der Duktus der Rede ist in der Überarbeitung mit Absicht nicht getilgt worden, um weder das Spekulative, noch das im Interesse der Deutlichkeit Überzeichnende des gesprochenen Wortes zurückzunehmen.

Franz Pesch fragt nach Kriterien für städtebauliches Entwerfen heute. Gegenstand und Bezugssystem sind Städte, deren Realität sich inzwischen weit von den Bildern entfernt, denen wir nachhängen. In städtischen Agglomerationen, deren Konturen verschwimmen und deren Zentren ihre Fülle verlieren, ist Urbanität nicht mehr aus der Geschichte zurückzuholen. Städtebauliches Entwerfen kann sich heute weniger denn je auf verbindliche Entwurfsprinzipien stützen. Jeder Schritt beim Weiterbau der Stadt entsteht aus dem konkreten Fall auf der Grundlage des geschichtlichen und typologischen Wissens. In einer vom wirtschaftlichen Strukturwandel bestimmten Gegenwart ist die Stadt nicht mehr als Ganzes planbar. Der Autor schlägt vor, ein Netz von offenen, selbstbestimmten Orten und Freiräumen einzuziehen. Bausteine dieses Werkes sind Nutzungskonzepte für Industriebrachen, neue Mischgebiete, Stadtplätze und Freiräume, »innere« Stadtkanten und Landmarken für die Peripherie. Das Experiment Stadt muß wieder zum Gegenstand der politischen Debatte werden, in der es nicht darum geht, die Zukunft der Stadt vorherzusagen, sondern diese vor dem Hintergrund ihrer Geschichte gemeinsam »zu erfinden«.

In den Beiträgen von *Peter Hall* und *Eckhart Ribbeck* wird die Orientierungskraft, die der europäischen Stadt zugesprochen wird, aus unterschiedlicher Perspektive relativiert. Gegen romantische Verklärung, die sich in mancherlei Argumentationen für die kompakte, funktionsgemischte Stadt findet, erinnert *Peter Hall* daran, daß die Geschichte der europäischen Metropolen des 19. Jahrhunderts wenig Stoff bietet, aus dem sich begründet Stadtkonzepte für morgen schneiden ließen. Das Elend des Großstadtlebens sei keineswegs auf das Proletariat begrenzt gewesen. Was heute die Anziehungskraft dieser Strukturen ausmache, verdanke sich gerade den Erfolgen jener Stadtplanung und Stadtpolitik, die in Reaktion auf Überbelegung, Unterversorgung, Elend und Krankheit im spekulativen Städtebau des 19. Jahrhunderts seit den zwanziger Jahren mit großem Re-

formimpetus formuliert und oft durchgesetzt worden sei. So verweist er auf deren außerordentliches Verdienst, die gravierenden Mängel in der Wohnungsversorgung aus der Welt geschafft zu haben. Zwar böten die alten Rezepte nicht auf alles eine Antwort, z. B. auf die Massenmotorisierung und deren Folgen für den Stadtverkehr, aber durch neue städtebauliche Konzepte (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung) und technologische Innovationen in der Organisation des städtischen Transportwesens sei es schon in der jüngeren Vergangenheit gelungen, viele Unverträglichkeiten zwar nicht zu beseitigen, so doch partiell beherrschbar zu machen. Gegen Vorstellungen einer radikalen Umkehr der Stadtentwicklung in Richtung auf die kompakte Stadt hält er am rationalen Kern im Planungsverständnis der funktionalistischen Moderne fest. Die planerischen Antworten auf die Probleme von morgen würden nicht im Paradigmenwechsel liegen, sondern in einer pragmatischen Weiterentwicklung der vorhandenen Instrumente und in einer intelligenten Verknüpfung bereits experimentell erprobter Elemente neuer Transporttechnologien.

Der Beitrag von *Eckhart Ribbeck* zur post-europäischen Stadt stellt den Eurozentrismus hiesiger Problemwahrnehmung in Frage, indem er den Blick auf die Verstädterungsdynamik außerhalb der westlichen Welt lenkt. Zwar weiß jeder, daß die »Musik der Stadtentwicklung« schon lange nicht mehr in Europa spielt, aber mehr als mediengenährte Klischees vom Moloch Megacity, in denen die Vielfalt städtischer Realitäten außerhalb Europas und Nordamerikas über einen Kamm geschert werden, ist gewöhnlich kaum gegenwärtig. In einer Tour d'Horizon stellt er eine Typologie der post-europäischen Stadt dagegen: Globalcities, Megastädte, High-Tech-Städte, improvisierte Metropolen und Überlebensstädte. Gleich mehrfach werden Dimensionen zurechtgerückt. Weder für die Probleme, vor denen die post-europäischen Städte, welcher Provenienz auch immer, stehen, noch für die dringend gesuchten Lösungen kann das europäische Stadtmodell Maßstab sein. Der enorme Verbrauch von Landschaft und Energie, der in den europäischen und nordamerikanischen Formen städtischen Wachstums beschrieben ist, kann kein weltweites Beispiel sein. Selbst die größten europäischen Planungsprobleme und ambitioniertesten Projekte nehmen sich im Vergleich zu denen in den außereuropäischen Metropolen nachgerade beschaulich aus.

Wohin geht die Stadtplanung bei uns? Die Antwort von *Hanns Adrian* weist in mehrere Richtungen. Entscheidend neue Perspektive eröffnen die großen innerstädtischen Flächenpotentiale aus Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen, die Vorstellungen ökologisch verantwortlicher Stadtentwicklung entgegenkommen und zugleich säkulare Chancen innerstädtischer Aufwertung bieten, vergleichbar

denen zu Zeiten der Schleifung der Wallanlagen am Beginn des 19. Jahrhunderts. Diese großen Chancen treffen die meisten Städte in einer schwierigen Situation. Die Finanzkrise engt ihren Handlungsspielraum äußerst stark ein. Eine ungewisse ökonomische Zukunft belegt die aufwendigen öffentlichen Vorleistungen in die Entwicklung der Brachflächen mit hohen Risiken. Noch fehlt es den Städten an Entwicklungsstrategien, die diesen widersprüchlichen Anforderungen gerecht werden. Aber einigen Städten ist es beispielhaft gelungen, größere Stadtumbauprojekte in Kooperation mit privaten Investoren auf den Weg zu bringen und dabei die öffentlichen Interessen an hochwertiger Architektur, sozialräumlichem Ausgleich und ökologischen Qualitätsstandards zu wahren.

Städtebauliche Leitbilder werfen ein Licht auf die Fachdisziplin selbst. In ihnen sind stets Vorstellungen darüber, was Stadtplanung leisten kann und soll, auch dann enthalten, wenn Fragen des Vorgehens gar nicht angesprochen sind. So spiegelt sich in den Siedlungskonzepten der 50er und 60er Jahre die überragende Bedeutung, die dem geförderten Wohnungsbau als Motor der Stadtentwicklung zukam. *Johann Jessen* widmet sich in erster Annäherung der unter Stadtplaner oft im Gespräch aufgeworfenen, aber selten systematisch behandelten Frage, ob und wie die Stadtplanung als Disziplin lernt. Wird Wissen kumuliert, werden Erfahrungen verarbeitet und weiter vermittelt? Oder sind dies unangemessene Vorstellungen, die die Besonderheit der Stadtplanung verkennen? Da sie sich ständig wechselnden Aufgaben stellen und innerhalb eines komplexen ökonomisch und politisch überformten Kontext agieren muß, sind der Verallgemeinerung von Wissen und Erfahrung als Grundvoraussetzungen des Lernens möglicherweise von vornherein enge Grenzen gesetzt.

Der Aufsatz von Peter Hall war einer der Eröffnungsvorträge auf der Internationalen Konferenz »The European City – Sustaining Urban Quality«, die im April 1995 von dem Dänischen Ministerium für Umwelt und Energie in Kopenhagen veranstaltet wurde. Seit zwei Jahren veranstaltet das Städtebauliche Institut der Universität Stuttgart das Städtebauliche Kolloquium, das sich an die Fachöffentlichkeit der Region und die Studenten der Fakultät Architektur und Stadtplanung richtet. Hanns Adrians Vortrag zur Frage: »Wohin geht die Stadtplanung?« bildete den Auftakt zur neuen Vortragsreihe im Mai 1995. Die übrigen Beiträge sind die Antrittsvorlesungen von Franz Pesch, Eckhart Ribbeck und Johann Jessen, gehalten auf einem Symposium an der gleichen Fakultät im Mai vergangenen Jahres zum Thema »Stadt als Perspektive«.

Stuttgart, im Februar 1997

Johann Jessen

Franz Pesch

Die Stadt als Entwurf – eine Näherung

Vorbemerkung

Ist es nicht eigenartig? In dem Maße, wie sich die Stadt in der Landschaft und in telematischen Netzen aufzulösen scheint und sich kommunale Eigenständigkeit in der großen Koalition der Investitionsförderung verliert, soll der Verlust durch spektakuläre Projekte kompensiert werden: Potsdamer Platz in Berlin, Stuttgart 21, Euralille... Die Reihe ließe sich fortsetzen. Dabei müßte man es wissen. Die Stadt als Kopfgeburt, einem einzigen Willen oder Zweck verpflichtet, hatte in der Geschichte schnell ausgedient: Palmanova, Sabbioneta... erstarrten zum Museum, als sich der Gründungsanlaß verflüchtigte. Neugründungen fielen nur dort auf fruchtbaren Boden, wo politische, ökonomische und soziale Kräfte zusammentrafen und eine eigene Dynamik entfalteten. War diese Voraussetzung aber erfüllt, entwickelten sich die Städte wie von selbst – ein Prozeß, der sich heute in den außereuropäischen Metropolen mit einer unglaublichen Geschwindigkeit wiederholt.¹

Selbstbildung stößt auf Grenzen, sie wird kontraproduktiv, wenn sich die aufeinander treffenden Kräfte nicht entfalten können. Deswegen zwingt Stadt früher oder später zur Planung – von einfachen Regeln wie Parzelle und Gitternetz in der Frühphase bis zu den komplexen Flächennutzungs- und Infrastrukturplanungen der Gegenwart. Diese Spannung von Selbstbildung und Steuerung ist es, die von jeher die Entwicklung der europäischen Stadt begleitet. Welche Möglichkeiten bestehen heute, die Stadt zu gestalten, mit welchen Handlungsfeldern muß sich die städtebauliche Planung auseinandersetzen und woran können sich Entwürfe orientieren? Dies sind die Fragen, denen ich mich in diesem Beitrag widmen will.

Zentrum und Peripherie

Als wollten wir nicht wahrhaben, was alltäglich um uns herum geschieht, hängen wir an unseren vertrauten Bildern: Stadt als geometrisch bestimmter Ort mit Zentrum und Peripherie, durch Mauer und Graben klar getrennt von der freien Landschaft. »Wucherungen am Stadtrand« (Jan Pieper) kommen in diesem Stadtbegriff nicht vor.

¹ Siehe den Beitrag von E. Ribbeck in diesem Heft.

So wird die ausufernde Peripherie als Schwächezustand unserer urbanen Zivilisation diagnostiziert.

Wenn Stadtplaner ihre Wertmaßstäbe an historischen Vorbildern festmachen, übersehen sie allzu leicht, daß städtische Dichte, Nutzungsmischung und Homogenität nicht einer freiwilligen Beschränkung unterliegen: Der aufwendige Bau der Stadtbefestigung zwang dazu, bei der Besiedlung des geschützten Territoriums eng zusammenzurücken. Als dann die Wallanlagen geschleift wurden, hielt das noch unterentwickelte Transportwesen die Stadt noch eine Zeit lang zusammen. Mittlerweile aber ist der ehemalige Außenraum der Stadt längst zum Innenraum innerhalb eines Archipels von Siedlungsflächen geworden, die ganze Regionen bedecken. Die meisten Bewohner der großen Agglomerationen wohnen außerhalb des Zentrums; die suburbane Zone ist zu ihrer Heimat geworden. In ihrer Bedeutung als Wohn- und Arbeitsort ist die Peripherie den Innenstädten inzwischen ebenbürtig. Allerdings wird der ungeordnete bis chaotische Flickenteppich von Siedlungen, Infrastruktur und Freiraum kaum als urban wahrgenommen, obschon ihm immer mehr städtische Elemente eingepflanzt werden. Zu dem Vorstadtgewebe aus Einfamilienhausgebieten und Gewerbeflächen kommen Einkaufszentren, Großkinos, Freizeitwelten, Arenen; auch die Messen wandern aus der Stadt ins Umland – nach Leipzig und München denkt auch Stuttgart über einen Messestandort auf der grünen Wiese nach. Nutzungen, die ehemals ihren Platz im Inneren der Stadt hatten, werden nun in die Nähe von Autobahnkreuzen und Flughäfen verlegt, wo sie inmitten riesiger Parkplätze ein Eigenleben führen. Die »Neue Mitte Oberhausen«, ein gigantisches Einkaufszentrum mit Warenhäusern, Läden, Gaststätten und Vergnügungspark, ist von der Innenstadt völlig getrennt.

Getrieben durch die unsichtbaren Kräfte neuer Standortpräferenzen verteilen sich die Bausteine des Urbanen dispers im Raum. Für die mit städtischen Elementen angeereicherte suburbane Zone wurde der Begriff »Zwischenstadt«² geprägt.

Auch im Inneren der Agglomerationen, in den historischen Stadtkernen, den Geschäftszentren und Innenstadtrandgebieten, stimmen die alten Bilder nicht mehr mit der Realität überein. Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Abwanderung ehemals zentrumsfixierter Nutzungen an die Peripherie haben Lücken in die homogenen Stadtstrukturen gerissen.

Dieser Prozeß läßt sich besonders gut am Beispiel des innerstädtischen Einzelhandels nachvollziehen: Die hohe Besucherfrequenz in den Fußgängerzonen hat die Bodenpreise und Pachtzinsen auf ein Niveau getrieben, das die Zahlungsfähigkeit mittelständischer Betriebe weit übersteigt. Opfer des Verdrängungswettbewerbs um beste Lage sind die alteingesessenen Geschäfte und Cafés, an deren Stelle sich Filialisten und Fastfoodketten etablieren. Ihnen folgen neue Konsumviertel, die nach dem Konzept

² T. Sieverts, Stadt statt Stadtrand, die städtebauliche Sicht: Das Städten der Emscher-Region als ein Modell der Stadt des 21. Jahrhunderts? Ms., Gelsenkirchen 1996.

der Peripherie gestaltet sind: Shopping-Malls mit zumeist mehreren tausend Quadratmetern Geschoßfläche. In ihnen werden vertraute Bilder reproduziert – kleinstädtische Milieus, Passagen der Jahrhundertwende. Aber in Wirklichkeit sind diese gestrandeten Walfische gar nicht mehr Teil der Stadt, sondern hermetisch abgeschlossene Welten ohne Kommunikation mit dem Umfeld. Lediglich mit ihren Garagenzufahrten dokken sie an den städtischen Verkehrsstraßen an. Beherrscht vom Vermarktungsinteresse verwandelt sich die bisher öffentliche Einkaufsstraße in den Malls in einen kontrollierten privaten Raum mit Hausrecht und festgelegten Öffnungszeiten. Projekte dieser Art sind nicht städtisch im eigentlichen Sinn – ihr Nutzungsbild wird als rentabler »Branchenmix« künstlich erzeugt und zentral gesteuert.

Mit der Dominanz von Filialisten und der Vereinheitlichung der Angebotspalette gleichen die historischen Stadtkerne und Fußgängerzonen mehr und mehr den großen Einkaufszentren. Die zur Kompensation erfundenen folkloristischen Inszenierungen rauben der städtischen Mitte die »Kraft ihrer poetischen Verführung und Identifikation«, wie es Marc Augé formuliert hat.³ Auch neue, vermeintlich urbane Konsumviertel mit hohem Identifikationswert, die sich an amerikanischen Vorbildern wie Quincy Market in Boston, South Street Seaport in New York orientieren, bleiben untaugliche Versuche, den Geist der traditionellen Stadt zu beschwören, während das Original verschwindet.⁴

Inzwischen werden auch die kulturellen Angebote von zentrifugalen Kräften ergriffen und in der Agglomeration verstreut. Während traditionsreiche Theater geschlossen werden, entstehen an beliebiger Stelle Musicaltheater, Multiplexkinos und Veranstaltungsarenen – Hauptsache, die Verkehrsanbindung stimmt. Wohin entwickelt sich unter diesen Bedingungen das Städtische? Es war, wie Roland Barthes einmal schrieb, durch »Fülle« gekennzeichnet. In der Stadt begegneten sich Spiritualität, politische Macht, Geld, Ware und Sprache. Dieses Gleichgewicht ist durch den beschriebenen Entleerungsprozeß empfindlich gestört. Wenn städtische Öffentlichkeit und Urbanität sich wesentlich durch die offene Begegnung der städtischen Kräftefelder kennzeichnen lassen, dann ist dieser Verlust substantiell. Die Auflösung der traditionellen sozialen Institutionen und die Fragmentierung unserer vertrauten Welt in der Informationsgesellschaft tun ein übriges.⁵ Die Fokussierung auf inszenierte Scheinwelten hat Konsequenzen für den städtischen Raum: Waren früher die öffentlichen Gebäude und die Orte des Handels in eine homogene Struktur eingewoben, so wird nun die Stadt von einem System introvertierter Scheinwelten überlagert, die über leistungsfähige Autostraßen miteinander verbunden sind. Die Bühne des städtischen Lebens leert sich.

³ M. Augé, Orte und Nicht-Orte – Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt/M. 1994.

⁴ Vgl. G. Confurius, Diskussionsbeitrag in Gesprächsrunde, in: Daidalos 93.

⁵ U. J. Heuser, Tausend Welten – die Auflösung der Gesellschaft im digitalen Zeitalter, Berlin 1996.

Plätze, die einmal der Inbegriff des Städtischen waren, werden als Designobjekt gestaltet. Objekte und Möbel ersetzen Aktivitäten und Nutzungen, Ausstattung und Stadtmobiliar urbanes Leben.

Als Folge der uneingeschränkten automobilen Beweglichkeit wird neben den feinsten Adressen die Betonwelt von Zufahrtsrampen, mehrgeschossigen Parkhäusern oder improvisierten Parkplätzen auf schäbig umzäunten Abrißgrundstücken hingenommen. Marco d'Eramo beschreibt, wie sich dieses Phänomen auf die Sinne des Stadtbewohners auswirkt: »... schauen, ohne zu sehen, und offenen Auges nichts wahrzunehmen. Man muß die Augen so benutzen lernen wie die Ohren, die längst den Lärm (...) nicht mehr wahrnehmen und Laute von Hintergrundgeräuschen unterscheiden. In den amerikanischen Großstädten werden unangenehme Kleinigkeiten wie die unbeschreibliche Häßlichkeit der Parkplätze als der ‚unvermeidliche Preis des Fortschritts‘ und somit als *visuelles Hintergrundphänomen* hingenommen«⁶ – was um so leichter fällt, je mehr die Umwelt aus der Windschutzscheibenperspektive wahrgenommen wird.

In der heutigen Stadt stellen Zentrum und Peripherie keinen Gegensatz mehr dar, sondern sind zwei Erscheinungsformen *einer* städtischen Entwicklungsstufe. Das Vorstadtgewebe ist mehr und mehr mit Knoten durchsetzt, die wichtige kommerzielle, administrative und kulturelle Funktionen übernehmen. Damit einher geht ein Bedeutungsverlust des Stadtzentrums, das – vieler historischer Funktionen beraubt – sich nur dort wieder füllen läßt, wo die Stadtbewohner als Touristen in der eigenen Stadt auftreten und an Inszenierungen und Festen teilnehmen.

Historische Entwicklungslinien

Wenn die Verluste an städtischer Qualität angeprangert werden, wird als Referenz stets das europäische Stadtmodell bemüht. Helmut Böhme hat aufgezeigt, daß wir anstelle eines gültigen Stadtmodells verschiedenen Stadttypen mit eigenen Gesetzmäßigkeiten begegnen, deren räumliche Gestalt und Architektur immer eng mit der gesellschaftlichen Entwicklung verbunden ist. Jede Epoche hat dem Repertoire der Straßen und Plätze, Bautypologien und Infrastrukturen eigene Elemente hinzugefügt;⁷ teilweise behutsam aus dem Bestand entwickelt, teilweise radikal durch Sprengung der bis dahin gültigen städtebaulichen Regeln. Die Entwürfe waren stets räumlich-gestalterischer Ausdruck des politischen und ökonomischen Hauptinteresses. Grundriß, Straßen und Gebäude einer Stadt erzählen also auch eine soziale, eine politische und eine ökonomische Geschichte.

⁶ M. d'Eramo, *Das Schwein und der Wolkenkratzer*, München 1996, S. 124.

⁷ Vgl. H. Böhme, *Hat das europäische Stadtmodell eine Zukunft?*, in: F. Pesch / W. Roters (Hrsg.), *Die Stadt der Zukunft*, Düsseldorf/Herdecke 1996, S. 32.

Vorindustrielle Stadt

Der Stadtentwurf der mittelalterlichen Stadt war eine Gemeinschaftsleistung. Im Raum zwischen Markt und Mauer herrschte politische Balance – zwischen den Kirchen und Klöstern, zwischen der zivilen Stadtregierung und den Zünften. Der Rat entschied über die gemeinsamen Projekte, die Stadtviertel organisierten ihre Bauvorhaben.⁸ Innerhalb der befestigten Stadt war Raum eine knappe Ressource, so daß ihre Erbauer zu äußerster Zweckmäßigkeit gezwungen wurden. Aus dieser Herausforderung entstanden höchst komplexe und vielfältige Raumgefüge – unregelmäßig ja, aber keinesfalls willkürlich, anfangs noch keiner übergreifenden Gesamtgeometrie verpflichtet, aber mit einer großen Kunst des Hinzufügens und einer meisterlichen Beherrschung des Raums.

Mit dem Verlust der Eigenständigkeit und politischen Macht wird aus dem freien Stadtbürger ein Untertan. Die Fürstentümer versichern sich der geistigen Elite, um die neuen wissenschaftlichen und technischen Errungenschaften für den Machterhalt zu nutzen. Zuerst entstanden Befestigungsentwürfe, etwa von Dürer und Michelangelo, wie auch Idealstadtpläne von Filarete und Alberti. Später, als sich die Feudalmacht konsolidiert hatte, verlegte sich das Interesse von der Verteidigung auf die Inszenierung der Macht. Residenzen und Paläste wurden nach den Gesetzen der Perspektive in Szene gesetzt. Die neuen Achsen und Avenuen ordneten Landschaft und Stadt einem übergreifenden Gestaltungsprinzip unter. Der öffentliche Raum wandelte sich zum Repräsentationsraum. Dementsprechend mußte sich das Einzelgebäude nach strengen Regeln in die Gesamtkomposition einfügen, wie bei der Place Royale in Paris, für deren Randbebauung eine einheitliche Fassadentypologie vorgegeben wurde.

Stadt im Industriezeitalter

Im Industriezeitalter erlahmen die Kräfte, die die Stadt zusammengehalten haben. Die Grenzen der Befestigungsringe werden von den Stadterweiterungen überschritten. Steinernen Vorstädte wachsen unkontrolliert ins Umland hinaus. In der Gründerzeit greift man beim Entwurf des Stadtgrundrisses auf universelle Muster zurück. Sie werden kopiert und vervielfältigt, angepaßt. Die tragende städtische Organisationsform wird das Gitternetz:

- Es gewährleistet eine möglichst effiziente Erschließung, die Vernetzung der städtischen Aktivitäten, übersichtliche Transportwege und öffentliche Sicherheit.
- Es erlaubt die einfache Aufteilung des städtischen Bodens und die maximale Abschöpfung der Grundrente.

⁸ F. Neumeyer, *Realität als Disziplin*, in: *Archithese 1* (1990), S. 27.

In einer Zeit, in der die Wohnungsversorgung des Industrieproletariats zur Hauptaufgabe wird, entstehen nicht viele herausragende städtebauliche Kompositionen. Cerdas Stadterweiterung für Barcelona, die Wiener Ringstraße oder die Planung Stübbens für die Kölner Stadterweiterung bleiben Ausnahmen. Doch bieten auch die profanen Rastergrundrisse eine hervorragende Grundlage für die Entstehung homogener Stadtviertel mit städtischer Bautypologie, Nutzungsvielfalt und prägnanten Stadträumen. Hinter den dekorierten Fassaden lebten die zugewanderten Arbeiter jedoch auf engstem Raum, vielfach unter unwürdigsten Verhältnissen.

So war es nicht das städtebauliche Entwurfsprinzip der Industriestadt, das Widerstand provozierte, sondern die aus Profitinteresse auf die Spitze getriebene Grundstücksausnutzung und die Überbelegung der Wohnungen. In der Tradition einer schon vor der Jahrhundertwende formulierten Großstadtkritik forderte Bruno Taut 1919 die Auflösung der Städte. Das Neue Bauen schuf das Gegenbild zur hoch verdichteten Gründerzeitstadt: durchgrünte Wohngebiete mit Licht, Luft und Sonne. Was als sozialpolitische Idee begann, wurde mit der Charta von Athen zum rigiden städtebaulichen Organisationsprinzip: die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr als städtische Organisation nach streng ökonomischen und funktionellen Kriterien. Auch die später entwickelten Leitbilder der Stadtlandschaft, der gegliederten und aufgelockerten Stadt, bleiben dem Prinzip der Funktionstrennung treu. Ihre Stadtentwürfe sind gekennzeichnet durch Solitäre im fließenden Raum, in Grün eingebettete Wohninseln und räumlich abgesonderte Gewerbegebiete.

Das rasante Städtewachstum nach dem Prinzip der Funktionstrennung ließ einen Flickenteppich von monofunktionalen Quartieren entstehen, deren Tristesse von der Großstadtkritik der siebziger Jahre zu Recht gebrandmarkt wurde. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat die bereits in der Frühphase der Industrialisierung beginnende Segmentierung der Städte fortgesetzt und zementiert. Kriegszerstörungen und Flächensanierung haben die historischen Innenstädte noch einmal stark überformt.

So hat das heutige Bild der Stadt nichts mehr gemein mit dem harmonischen Verständnis von der »Stadt als Haus«, wie es von Plato und Alberti überliefert ist. Homogenität und Ordnung, die städtebaulichen Axiome in Renaissance und Barock korrespondieren nicht mehr mit den Bedingungen der modernen Stadtentwicklung. Die konsistente Stadt läßt sich nicht mehr aus der Geschichte zurückholen. Denn die Rahmenbedingungen sind heute grundsätzlich andere:

- Städtebauliche Entscheidungen haben sich unmerklich auf die staatliche Ebene verlagert. Hier können sie direkt mit den wirtschaftlichen Interessengruppen abgestimmt werden. Das kommt den an Stadtentwicklungsprojekten beteiligten Unternehmen entgegen, da diese längst international agieren.
- Die Stadt als Ort sinnlicher Erfahrung und politischer Entscheidung wird immer stärker auf die konsumtive Ebene reduziert. *Peter Saunders* folgert daraus, daß die

Stadt unter den Bedingungen fortgeschrittener Kapitalkonzentration nicht mehr sehr bedeutend für die Geschicke der Gesellschaft ist.

- Neue Medien und neue Technologien überbrücken räumliche Distanzen und erlauben Teilhabe an Aktivitäten und Angeboten, die sich weit jenseits unserer physischen Horizonte befinden. Weltumspannende Kommunikationsmedien haben den Globus schrumpfen und die Entfernungen schwinden lassen. Echtzeit und Telepräsenz lösen den einzelnen aus seinem lokalen Kontext und lassen ihn zum Partikel eines »Welt-Raums« werden.⁹
- Auf dem Weg ins Informationszeitalter wird den klassischen Gruppen und Gemeinschaften die Grundlage geraubt. Die Industriestaaten sind auf dem Weg in eine fragmentierte Gesellschaft,¹⁰ in der nur ein Teil der Bevölkerung über die Möglichkeit verfügt, im »Rhythmus der Echtzeit« zu leben. Aber selbst diese Privilegierten zersplittern sich in unendlich viele Zweckgemeinschaften. Längst ist es wichtiger, zu welcher Generation oder Gruppe man gehört, als wo man zu Hause ist. So durchdringen sich die Lebensräume und Wahrnehmungsfelder, werden Unterschiede immer wichtiger. Mehr denn je ist die Stadt von einer »Kultur der Differenzen« geprägt, wie es Martin Wentz ausgedrückt hat.¹¹

Entwerfen in der Stadt

»Stadt muß verpflichten«, fordert Helmut Böhme, »sie kann nicht existieren mit nur inszenierter Selbstverwirklichung. Sie muß Infrastrukturen für dezentrale Demokratisierung (...) schaffen, sie muß sich einschwören lassen durch ihre Bewohner, sie benötigt ein erneuertes Selbstverständnis und neue Kraft, unterschiedliche Gruppierungen, Interessen, Ethnien zu integrieren und assimilieren.«¹²

Die Stadt ist ein soziales, politisches und kulturelles Experiment, immer wieder Spannungen und Zerreißproben ausgesetzt. Der Niedergang der antiken Welt, die Zerstörungen des Dreißigjährigen Kriegs, die Verelendung der arbeitenden Massen in den Industriestädten, die Auflösung des städtischen Raums in der Moderne und der Verkehrsinfarkt der Metropolen begleiten als Krisenphänomene die Geschichte der europäischen Stadt. Indes scheint es zur städtischen Lebensform keine Alternative zu geben. In nicht ferner Zukunft, wird die Hälfte der Weltbevölkerung in städtischen Agglomerationen leben.

Städtebauliches Entwerfen muß Lebensräume für alle schaffen, also auch für jene,

⁹ P. Virilio, *Fluchtgeschwindigkeit*, München/Wien 1996, S. 105.

¹⁰ U. J. Heuser (s. A 5), S. 11.

¹¹ Vgl. M. Wentz, *Raum und Zeit in der metropolitenen Entwicklung*, in: Ders. (Hrsg.), *Stadt-Räume*, Frankfurt a. M. 1991, S. 13.

¹² H. Böhme (s. A 7), S. 49.

die nicht an der Ideen- und Netzwerkökonomie der Zukunft teilnehmen – durch Einfügen von Orten des Austauschs und der Kommunikation, durch das Offenhalten von Aneignungsmöglichkeiten und Veränderungsspielräumen. Was dies für das Experiment Stadt bedeuten kann, ist noch weitgehend offen. Einige Handlungsfelder lassen sich skizzieren:

Die Stadtstruktur – Netze, Knoten und freie Räume

Wenn das Zentrum die Peripherie erreicht, führt es nicht weiter, in den Kategorien von Stadt und Stadtrand zu denken. Zwischen Hochspannungsmasten, Klärwerken, Hochregallagern und ausgeräumten Ackerfluren versagt die Vorstellung von Urbanität ebenso wie zwischen monofunktionalen Bürotürmen, Parkhäusern und Gewerbebrachen in der Stadt. *Thomas Sieverts* plädiert dafür, die individuelle Eigenart der Zwischenstadt zur Kenntnis zu nehmen: In ihr gibt es aufgrund der geringen Dichte eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Freiräumen, Landschaftsreste bieten ein Refugium für die gefährdete Natur, zeichenhafte Bauwerke wie alte Wassertürme, Gasometer und Kraftwerke sind eindrucksvolle Landmarken.¹³

Die kompakten Innenstädte werden gegenüber dem Flickenteppich des Vorstadtgewebes (noch) als vergleichsweise intakt empfunden. Doch zeugen die bis in die Zentren hineinreichenden Verkehrsschneisen, die vom wirtschaftlichen Strukturwandel hinterlassenen Gewerbebrachen, monofunktionale Büroviertel und eine wachsende Zahl von Leerständen keineswegs von Stabilität. Wenn wir heute in der Stadt entwerfen, reicht es nicht, die traditionellen Bilder und Leitideen zu beschwören. Es müssen neue Visionen gefunden werden, die darauf verzichten, sich in Erinnerungen zu flüchten, sondern ihr kreatives Potential aus einer Kritik der Gegenwart schöpfen:

Erstens: Die Stadtlandschaft unserer Tage kann nicht mehr umgeformt werden. Sie ist eine Realität, mit der wir uns abfinden müssen. In Zeiten knappen öffentlichen Geldes haben sich Horizonte und Handlungsspielräume verengt. In einer zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtinszenierung hin- und herpendelnden Stadtpolitik haben weitgreifende Konzepte keine Konjunktur. Die Zukunft des Städtischen hängt davon ab, inwieweit es gelingen wird, die Stadt im europäischen und globalen Kontext als Ort politischen Handelns zu behaupten. Mit den sich formierenden Städtenetzwerken auf europäischer Ebene stehen die Chancen nicht schlecht. In der städtebaulichen Entwicklung wird weder die bloße Inszenierung der Auflösung der Stadt noch der globale Gestaltungsanspruch der siebziger Jahre noch die kleinteilige Stadtreparatur der achtziger Jahre weiterhelfen. Es wird darum gehen, integrierte Konzepte zur ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Erneuerung der Städte zu entwickeln, politisch mehrheitsfähig zu machen und mit langem Atem umzusetzen.

¹³ *T. Sieverts*, (s. A 2).

Zweitens: Von den räumlichen Konzepten, die bisher erdacht worden sind, erscheinen mir jene interessant, die unsere heutige Stadt als ein Netz mit vielfältigen Austauschbeziehungen begreifen, in die unterschiedlich kodierte Orte eingewoben sind – traditionelle Stadtplätze, Parks, Kulturzentren, neue Wohnprojekte. Orientierung in diesem Gewebe können Landmarken bieten. Reste der industriellen Vergangenheit wie erhaltene Fördergerüste oder der in eine Ausstellungshalle verwandelte Gasometer, die Pyramide auf der Halde als Orientierungsmarken in der Zwischenstadt, die im Ruhrgebiet bereits Realität geworden sind. Verknüpft sind diese Orte durch Fahrstraßen, Fuß- und Radwege, Alleen und Kanäle – ein Netz, das die gängige Windschutzscheibenperspektive durch unmittelbare sinnliche Erfahrung ersetzt. Nicht für jedes freiwerdende Gelände wird es neue Nutzungen geben. Ist das wirklich so problematisch, wie es oftmals dargestellt wird? Sind nicht die Brachen von heute unsere Option auf die Stadt von morgen? Es wird also notwendig sein, Ideen für Stadträume auf Zeit zu entwickeln.

Drittens: In der Zufallskomposition der Zwischenstadt kommt dem Freiraum entscheidende Bedeutung zu. Als Flickenteppich von ausgeräumten Ackerfluren, Grünland, Waldinseln bietet er mit seinen vielfältigen Landschaftsbildern vielleicht das wichtigste Potential zur Herausbildung einer eigenen Identität. Das erfordert die Neuinterpretation als nachindustrielle Landschaft wie im Ruhrgebiet oder im Leipziger Südraum. Wo sich Stadt und Landschaft durchdringen, entstehen ökologisch und städtebaulich interessante innere Stadtkanten, die definiert und gestaltet werden müssen.

Orte für die städtische Öffentlichkeit

Die vorindustrielle Stadt war eng verwoben. Einer war auf den anderen angewiesen, die Stadt war das gemeinsame Anliegen der Bürgerschaft. Sicht- und Rufweite, Fußgängergeschwindigkeit haben das Maß für die Gestaltung des städtischen Raumes vorgegeben, Vielfalt und Dichte erzeugt. Die telematische Stadt wird auf ungleich höherwertige Weise vernetzt sein, zeitliche und räumliche Grenzen weitgehend aufheben. Wenn der Ortswechsel virtuell immer einfacher wird, könnte man sich auf den Standpunkt stellen, daß die Menschen den Verführungen der virtuellen Realität erliegen und im öffentlichen Raum nicht mehr als Akteure in Erscheinung treten. Dennoch fällt es schwer, zu glauben, daß die Telematik einen Niedergang des öffentlichen Raums bedeutet.

Der allseits befürchteten Abhängigkeit von den neuen Medien stehen neue Freiheitspielräume in der Gestaltung des Alltags gegenüber, da zeitaufwendige Routineaufgaben im Netz leichter bewältigt werden können. Zudem erzeugen die kooperativen Formen der Arbeit und der Arbeitsteilung ein wachsendes Bedürfnis nach informeller

Kommunikation, die persönliche Begegnung voraussetzt.¹⁴ In dem Maße wie die Medien mit ihren ununterbrochenen, allgegenwärtigen Angeboten die häusliche Sphäre und die Konsumwelten erobern, werden selbstbestimmte Räume für Aufenthalt, Begegnung und Kommunikation immer wichtiger.

Es ist zwar nicht von der Hand zu weisen, daß der öffentliche Raum viel von seiner politischen Bedeutung im Stadtleben verloren hat; daß sie aber latent weiterhin vorhanden ist, wurde in den letzten Jahren in ganz Europa eindrucksvoll bestätigt. Zugleich hat sich das Repertoire der Gestaltung deutlich erweitert. Märkte, Freizeit und kulturelle Aktivitäten erobern Boulevards und Plätze – und das nicht nur in Paris, Lyon und Barcelona.

Das Dogma von einem fehlenden Bedürfnis nach Begegnung ist durch die große Anziehungskraft vieler Stadtplätze gründlich widerlegt. Kaum jemand wäre heute noch gezwungen, sich auf ihnen aufzuhalten. Man kauft an anderer Stelle ein, informiert sich aus den Medien, kommuniziert über Telefon oder Internet. Und dennoch werden sie angenommen, wenn sie räumlich interessant geschnitten sind, die Ränder mit attraktiven Nutzungen besetzt sind und die Fläche anziehend gestaltet ist. Man trifft sich, stellt sich zur Schau oder schaut anderen zu. Initiativen, Vereine, Schausteller und Künstler nutzen den Raum, der niemandem und allen zugleich gehört, als Experimentierfeld für neue Ideen.

Allzuleicht wird übersehen, daß es auch eine soziale Verpflichtung für eine offene Stadt gibt. In einer Gesellschaft mit zunehmender Polarisierung zwischen Arm und Reich, Arbeitsplatzinhabern und Arbeitslosen, Ansässigen und Zuwanderern ist eine wachsende Zahl von Menschen auf frei zugängliche Orte existentiell angewiesen.

So spricht viel dafür, daß sich die Stadt weiter im öffentlichen Raum manifestieren wird, in seiner Spannung zu den selbst gestaltbaren Privaträumen. Die aufgezeigten Risiken der Kommerzialisierung und Funktionsauslagerung zeigen, daß den Städten eine Auseinandersetzung über die Notwendigkeit und Ausgestaltung der öffentlichen Räume bevorsteht, in der Position gegenüber privaten Investitionsinteressenten bezogen werden muß. Um die Jahrhundertwende mochte es noch genügen, die Lage eines Platzes zu bestimmen und den erforderlichen Raum mit Fluchtlinien aus den Baufeldern herauszuschneiden. Die Platzwände und die sie belebenden Nutzungen siedelten sich nach und nach von selbst an.

In einer Zeit, in der Kinos, Cafés und alteingesessene Geschäfte verdrängt werden und sich die neuen Orte des Konsums zunehmend aus dem öffentlichen Raum zurückziehen, verliert die Sockelzone mit ihren Nutzern auch ihre Ausstrahlung auf den Raum. So wird die Frage immer wichtiger, wie die geometrischen Figuren eines Platzes, den wir zeichnen, mit Leben gefüllt werden kann.

¹⁴ U. Paravicini, Veränderungen und Bedeutungswandel des öffentlichen Raums, in: F. Pesch / W. Roters (s. A 7), S. 60.

Es sind in der Regel die ökonomisch schwächeren Nutzungen, die eine Vielfalt der Angebote garantieren, Kinderläden, Mietertreffs, kleine Restaurants, Fachgeschäfte und Dienstleistungen. Zur Gestaltung eines attraktiven Stadtraums gehört deshalb die Öffnung der Erdgeschoßzone für einen bunten Strauß von Aktivitäten. Daß dies bei etwas instrumenteller Phantasie kein Wunschtraum bleiben muß, zeigen kurioserweise die großen Einkaufszentren: Dort gehört der Branchenmix zum Erfolgsrezept. Deshalb wird akzeptiert, daß umsatzschwächere Läden niedrigere Mieten zahlen. Für die Stadtplanung stellt sich die Frage, wie Rahmenbedingungen für eine »belebte Schicht« (Richard Sennet) an den Rändern der Straßen und Plätze verbessert werden können.

Neue Mischung

Eine der beständigsten Thesen der Stadtkritik lautet, daß die Entflechtung der städtischen Funktionen und die Ausbreitung monofunktionaler Quartiere eines der Hauptprobleme des heutigen Städtebaus ist. Als Gegenbild wird eine kompakte oder integrierte Stadt entworfen, in der die Nutzungen eng verschränkt sind. Im Planungsalltag spielt dieses Thema im Gegensatz zu den wiederholten Bekundungen kaum eine Rolle.¹⁵ Immer noch sind es zumeist die historischen Stadtquartiere aus der Zeit vor der Jahrhundertwende, die als Beispiel bemüht werden müssen. Doch in der Praxis werden auch dort Konflikte zwischen Wohnen und Arbeiten immer noch durch Auslagerung der sogenannten störenden Nutzungen gelöst. In den nobel gestylten modernen Technologieparks wird noch weniger gewohnt als in den alten Gewerbegebieten, wo man noch gelegentlich eine Inhaber- und Hausmeisterwohnung antrifft. Haben also die Kritiker recht, die Nutzungsmischung für ein nostalgisches Programm ohne Praxisrelevanz halten?

Das mag zutreffen, wenn das Nutzungsbild der Industriezeitalter wiederbelebt werden soll – der produzierende Betrieb im Wohnhof zum Beispiel. Anders stellen sich die Chancen neuer Mischgebiete dar, wenn sie ihre Perspektiven aus dem wirtschaftlichen Strukturwandel ableiten.

Telematik und Kommunikationstechnologien revolutionieren den Wirtschaftsprozess grundlegend. Arbeitsmarktforscher halten die Fixierung der Erwerbsarbeit auf Raum und Zeit für überholt. Denn die Speicher- und Übertragungsmöglichkeiten der Computertechnik erlauben es, Arbeitsprozesse über große Distanzen zu organisieren. Die Produktionsmittel der modernen Ideenökonomie benötigen keine Fabrikhallen und Lastenaufzüge. Die Firmen wandeln sich zu »digitalen Koalitionen« auf Zeit.¹⁶

¹⁵ J. Jessen, Planung moderner Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und Umbauvorhaben. Vergleichende Untersuchung im europäischen Raum, Ms., Stuttgart 1996.

¹⁶ U. J. Heuser (s. A 5), S. 51f.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die veränderte Arbeitswelt nach städtebaulichen Antworten verlangt. Projektbezogene Kooperation von kleinen innovativen Unternehmen mit Sitz in allen Hemisphären gehört heute in manchen Branchen schon zur Routine – so etwa im Grafik- und Druckbereich, zunehmend auch in Architektur und Stadtplanung. Um Kernteams gruppieren sich hier freie Mitarbeiter, die zeitgleich an einem Projekt arbeiten. Würde man so kooperierende Firmen in einer Landkarte verorten, so wäre dieses Netz weit verzweigt.

Heute schon haben 75 Prozent der Unternehmen in den Städten der Bundesrepublik weniger als 10 Mitarbeiter.¹⁷ Die Zahl der vernetzten Ideenschmiedern wird wohl weiter wachsen, und damit auch die Möglichkeit, sie mit anderen Nutzungen zu verbinden auch. Die in Netzwerke eingebundenen Arbeitsstädte rücken in greifbare Nähe – Viertel, in denen Wohnen, Service-Einrichtungen und kulturelle Angebote selbstverständliche Elemente darstellen.

Diese Entwicklung schlägt sich auch in den Strategien der Projektentwickler nieder. Eine rapide wachsende Zahl leerstehender Bürogebäude – von den Londoner Docklands bis zum Stuttgarter Raum – haben das Headquarter-Denken (eine Firma – ein Gebäude) in Mißkredit gebracht. In England und den Vereinigten Staaten werden heute historische Viertel wie Covent Garden oder Soho wieder als Vorbild für die Entwicklung zukunftsorientierter Bürostandorte gesehen.¹⁸ Dies ist so abwegig nicht; denn die Produktionsmittel der Zukunftsökonomie beanspruchen wenig Raum und erzeugen keine Störungen. Sie bestehen aus Phantasie, Personalcomputer und Netzwerk. Arbeitsplätze dieser Unternehmen können sich innerhalb eines Gebäudes mit Wohnungen, Gemeinschaftseinrichtungen, Läden und kulturellen Angeboten mischen. Für solche hybriden Gebäude gibt es inzwischen Beispiele in Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz.

Aus der Verkleinerung der Werkzeuge erwachsen enorme Chancen für die Weiterentwicklung neuer Städtebautypologien. Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit können wieder zu Stadtquartieren mit hoher Lebensqualität und städtischem Ambiente verknüpft werden. Über Stadtbausteine, die der zukünftigen Arbeitsorganisation, Arbeitsweisen und Produkten entsprechen, aber auch so einfach und robust sind, daß sie sich ändernden Anforderungen anpassen, verfügen wir noch nicht. Wichtiger als die fruchtlose Debatte über abstrakte Ziele wäre das praktische Experiment. Wenn man sich vor Augen führt, welche Umwälzung die Industrialisierung in den Städten ausgelöst hat, wäre es schon den Versuch wert, systematisch zu erproben, mit welchen städtebaulichen Strukturen, den ökonomischen und sozialen Veränderungen des Informationszeitalters entsprochen werden könnte.

Raum für solche Experimente bieten die freiwerdenden Industrieflächen. Denn der

¹⁷ A. Feldtkeller, Wohnen und Arbeiten in der Stadt, in: F. Pesch / W. Roters (s. A 7), S. 83.

¹⁸ P. Hall, Cities of Tomorrow, Cambridge (Mass.) 1996 (Updated Edition), S. 407.

wirtschaftliche Strukturwandel ist längst nicht mehr auf altindustrielle Standorte wie das Ruhrgebiet beschränkt, sondern erfaßt auch bislang prosperierende Regionen wie den Stuttgarter Raum. Die Lücken, die in die Städte gerissen werden, sind eine Ressource für die Entwicklung neuer Stadtquartiere, in die Arbeitsplätze und kulturelle Angebote integriert werden können.

Schluß

Entwerfen heißt, die Entwicklung der Stadt selbst in die Hand zu nehmen, mit dem Optimismus, in die Welt gestaltend eingreifen zu können, wie es *Otl Aicher* einmal formuliert hat.

Früher hatte man verbindliche Entwurfsprinzipien, die am Anfang des Entwurfsprozesses standen. Heute resultieren sie aus einer Auseinandersetzung mit dem Fall, dem Projekt auf dem Fundament unseres geschichtlichen und typologischen Wissens. Arbeiten an der Stadt der Zukunft heißt Arbeiten am Modell, mit viel Ungewißheit – Irrtum inbegriffen. In der Tradition neuer Entwurfsbilder brauchen wir ein Städtebaulabor, in dem das klassische Repertoire des städtebaulichen Entwerfens gepflegt, vor dem Hintergrund des städtischen Wandels aber auch ständig hinterfragt und weiterentwickelt werden muß. Städtebauliches Entwerfen muß Stadtbilder und Visionen erzeugen, die mehr Menschen dazu bringen, für eine zeitgemäße Interpretation urbaner Qualitäten einzutreten.

Städtebauliches Entwerfen muß längerfristige Ziele im Auge haben, mehr in Prozessen als in Projekten denken und Spielräume offenhalten für noch ungewisse Entwicklungen. Die Berücksichtigung des Zeitfaktors, die Korngröße der Investitionen und die Verknüpfung der Nutzungen sind dabei als Grundlagen nicht weniger als Raum und Proportion.

Stadt/Land I

Um glücklich und gebildeten Geistes auf dem Lande zu leben, dazu gehört Freiheit und Fülle in sich und ein geklärtes Wesen; der Halbgebildete ist am glücklichsten in der Stadt, wo es viel der äußeren Bildungsgenüsse gibt, Garküchen, wo auch oft das Faule mit Gewürzen und Saucen schmackhaft gemacht ist; auf dem Lande aber gilt es, sich das Eigentliche selbst bereiten, schaffen, holen.

BERTHOLD AUERBACH (1812–1882) im Manesse-Band »Deutsche Aphorismen aus drei Jahrhunderten« (1992), S. 153.

Peter Hall

Die europäische Stadt – Vergangenheit und Zukunft¹

Dies ist eine Konferenz über die Zukunft, ich bin jedoch gebeten worden, über die Vergangenheit zu sprechen. Vermutlich wissen alle warum: Wie schon der englische Schriftsteller L. P. Hartley sagte, ist die Vergangenheit ein fremdes Land; man macht Dinge dort anders. Nur wenige von uns können sich daran wirklich gut erinnern, aber wir alle sehen es durch eine Art sentimental Schleier, wie in den englischen Literaturverfilmungen von *Merchant/Ivory*² über die Zeiten von König Edward und Königin Victoria, die augenblicklich einer unserer Exportschlager sind. Wir sind gut in Nostalgie. Wohl deshalb wurde ein Engländer gebeten, diesen Vortrag zu halten.

Aber ich muß Sie enttäuschen: Ich werde nicht sehr nostalgisch werden. Ich bin mir nicht sicher, ob man in diesem fremden Land sehr schön gelebt hat; in den Begriffen von 1995 ähnelte es mehr Bosnien als Dänemark. Wer auf die europäischen Städte vor 100 Jahren zurückblickt, sieht einige wenige, die sich der *belle époque* erfreuten, eine *belle époque* war es aber bekanntlich keineswegs für die große Mehrheit.

Hierzu ein paar Zahlen, zufällig aus den Statistiken herausgegriffen. In Paris lebten im Jahre 1891 die 2,45 Mio. Einwohner gedrängt auf einer winzigen Fläche von 105 Quadratkilometern. Experten stellten damals fest, daß 14% der Armen von Paris, insgesamt 330 000 Menschen, in überbelegten Wohnungen lebten. Im Jahre 1911 waren es immer noch 216 000 Menschen, die zu zweit oder mehr in einem Zimmer wohnten. Das Gesetz sah nur eine Toilette für 20 Personen vor. Bad und Dusche waren für Arbeiterfamilien ein unnötiger Luxus, wie ein Beamter der Wohnungsbehörde noch im Jahre 1906 feststellen durfte. Es gab Choleraepidemien in den Jahren 1884 und 1892. Typhusepidemien plagten die Stadt; in den schlimmsten Slums wütete die Tuberkulose und tötete in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts jährlich 11 000–12 000 Menschen; noch 1921 brach in Clignancourt die Schwarze Pest aus.³

¹ Vortrag auf der Konferenz »The European City – Sustaining Urban Quality«, veranstaltet vom Dänischen Umwelt- und Energieministerium vom 24.–28. April 1995 in Kopenhagen. Übersetzung: Penelope Franks / Uwe-Jens Walther.

² Produzent und Regisseur einer Reihe von erfolgreichen Literaturverfilmungen aus dem England des 19. Jahrhunderts (z. B. der Film »Room with a View«) (Anm. d. Ü.).

³ J. Bastié, *La Croissance de la Banlieue Parisienne*, Paris 1964, S. 190; N. Evenson, *Paris: A Century of Change 1878–1978*, New Haven 1979, S. 216; H. Sellier / A. Bruggemann, *Le Problem du Logement. Son Influence sur les Conditions de l'Habitation et l'Aménagement des Villes*, Paris 1927, S. 1–2.

In Berlin war es fast noch schlimmer: Im Jahre 1910 lebten in den dichtgebauten fünfgeschossigen Mietskasernen durchschnittlich 52,6 Personen in jedem Gebäude. Noch 1916 hatten nicht weniger als 79% aller Wohnungen nur ein bis zwei heizbare Räume. Und die Berliner zahlten sehr viel höhere Mieten für ihre Wohnungen als die Bewohner anderer großer deutscher Städte – wobei die Armen den höchsten Mietanteil an ihren bescheidenen Löhnen aufbringen mußten.⁴

In Wien hatten im Jahre 1910 nur 7% der Gebäude, die ausschließlich als Wohngebäude genutzt wurden, Bäder und Toiletten, lediglich 22% hatten Toiletten in den Wohnungen. Durchschnittlich verfügten fünf Personen über vier Räume, wobei Küchen, Bäder und Eingangsflure mitzählten. Die Miete beanspruchte etwa ein Viertel eines Arbeitslohnes. Junge Mädchen wandten sich der Prostitution zu, um überhaupt einen Platz zum Schlafen zu haben.⁵

Schließlich Stockholm, das lange Zeit als eine vorbildliche Stadt galt: In den frühen vierziger Jahren dieses Jahrhunderts hatten 32% der Wohnungen nur einen Raum mit Küche (nur 27% hatten zwei Zimmer mit Küche), aber 20% waren Ein- und Zweizimmerwohnungen ohne jede Küche; in der Region Stockholm hatten im Jahre 1945 nur 21,3% der Wohnungen ein Bad oder eine Dusche, 35,6% hatten eine Toilette innerhalb der Wohnung und 45,5% hatten Zentralheizung.⁶

Man könnte dieses Zahlenspiel an weiteren Städten fortsetzen. Die Geschichte war immer die gleiche. Fürchterliche Lebensbedingungen waren anscheinend die Norm, und zwar nicht nur für die Armen. Auch das Großbürgertum lebte in all diesen Städten im Vergleich zur heutigen Durchschnittsfamilie in Europa oder Nordamerika ein äußerst schäbiges Leben. Ich betone dies, weil es die Kehrseite der kompakten und hochverdichteten Stadt zeigt, die wir derzeit mit so sentimental Gefühlen feiern und deren Rückkehr manche, z. B. die Europäische Kommission in ihrem Grünbuch, fordern.

Nun könnte man das alles für übertrieben halten. Die europäischen Städte im Ausgang des vorigen Jahrhunderts befanden sich in einer Übergangsphase: Sie hatten sich sehr schnell entwickelt, von Fußgängerstädten ohne öffentlichen Nahverkehr über eine kurze Periode mit frühen Formen des Nahverkehrs mit Dampfmaschinen, Pferdebahnen und -bussen hin zu den klassischen Städten des voll ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs, der bereits auf den neuen Technologien Straßenbahn, Untergrund- und Stadtbahn und schließlich Bus beruhte. Insbesondere in den mittel- und nordeuropäischen Städten vollzog sich die Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs ziemlich

⁴ T. C. Horsfall, *The Improvement of the Dwellings and Surroundings of the People: the Example of Germany*, Manchester 1904, S. 2–3.

⁵ A. Janik / S. Toulmin, *Wittgenstein's Vienna*, London 1973, S. 50ff.

⁶ B. Heady, *Housing Policy in the Developed Economy: The United Kingdom, Sweden and the United States*, London 1978; D. Jenkins, *Sweden: The Progress Machine*, London 1969, S. 65; D. Popenoe, *The Suburban Environment: Sweden and the United States*, Chicago 1977, S. 36.

schnell und effizient; in England waren wir wie üblich ein wenig zurück. Die neue Technologie erlaubte es der Mittelklasse, aus den Städten in die neuen Villenvororte zu ziehen; die Arbeiterklasse konnte sich einen solchen weiten Schritt nicht leisten, aber sie war zumindest in der Lage, in die neuen und etwas geräumigeren Mietwohngebiete zu ziehen, die nach den verbesserten Baugesetzen gebaut worden waren.⁷

Aber wir sollten uns daran erinnern, wenn wir überhaupt historische Erinnerung haben, daß die großen Reformer dieser und der späteren Zeit vom Thema Stadterweiterung besessen waren. In Europa warben sie unermüdlich für Gartenstädte im Zusammenhang mit dem Ausbau der neuen Nahverkehrssysteme. Und sie waren schließlich erfolgreich, manchmal nur in bescheidenem Umfang, manchmal im größeren Maßstab. Wenn man an die Errungenschaften von Henri Sellier mit seinen *cités-jardins* um Paris in den zwanziger und dreißiger Jahren, an Ernst Mays Trabantenstädte in Frankfurt und an ähnliche Entwicklungen im Berlin der zwanziger Jahre, an Berlages Amsterdam-Süd oder an ähnliche Siedlungsvorhaben hier in Kopenhagen denkt oder sich aber das spektakulärste Beispiel von allen, die Stockholmer Satellitenstädte aus den fünfziger und sechziger Jahren von Sven Markelius vergegenwärtigt, man findet stets das gleiche vertraute Muster (Abb. 1).⁸

Selbstverständlich gab es lokale Unterschiede, aber im allgemeinen waren die Elemente sehr ähnlich: Vororte mittlerer Dichte, meist in Form dichter Reihenhausbebauung oder einer Mischung aus Reihenhäusern und Geschößwohnungen in maßvoller Höhe mit eigenen Einkaufs- und Versorgungszentren, entweder entlang der Straßenbahntrassen oder, in größeren Städten, entlang der U-Bahnlinien entwickelt, die einen bequemen Zugang zu den Arbeitsplätzen in der City und der weiteren Innenstadt boten. In Stockholm wurden die Satelliten auf der Grundlage eines dichten Geschößwohnungsbaus in einem Radius von 500 m um die U-Bahnstationen errichtet; Reihenhäuser, große und kleine Einfamilienhäuser entstanden im weiteren Radius von 900 m.⁹ Der Geschößwohnungsbau war für Jungesellenhaushalte und die Gruppe von Kleinfamilien gedacht, die weniger an Platz denn an Nähe interessiert waren: Nähe zum Verkehrsangebot, zu den Läden, Restaurants, Kino, Theater und Gemeinschaftseinrichtungen. Meistens handelte es sich um ziemlich homogene Wohnvororte.

⁷ P. Hall, Squaring the Circle: Can we Resolve the Clarkian Paradox?, in: Shape, Rules, and Design: Essays in Honour of the 60th Birthday of the Founding Editor – Lionel March. Environment and Planning (1994), S. 80 ff.

⁸ P. Hall, Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century, Oxford 1988, S. 114 ff.; T. Hall, Urban Planning in Sweden, in: T. Hall (Hrsg.), Planning and Urban Growth in the Nordic Countries, London 1991, S. 167 ff.; S. Markelius, The Structure of Stockholm, in: G. E. Kidder Smith (Hrsg.), Sweden Builds, London 1957, S. 22 ff.; D. Pass, Vällingby and Farsta – From Idea to Reality: The New Community Development Process in Stockholm, Cambridge 1973; D. Popenoe (s. A 6), S. 37 ff.; A. L. Strong, Planned Urban Environments: Sweden, Finland, Israel, the Netherlands, France, Baltimore 1991, S. 48 ff.

⁹ S. Markelius (s. A 8), S. 25.

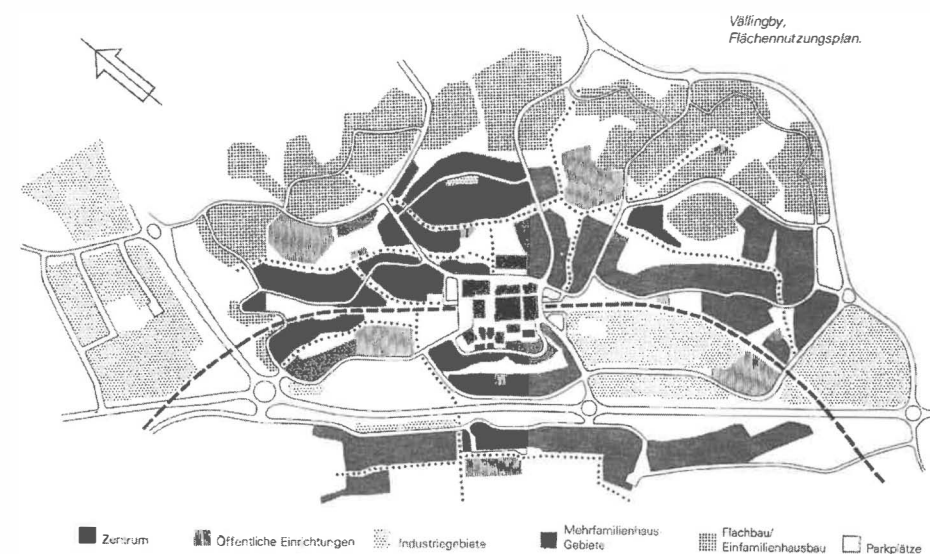


Abb. 1: Markelius-Plan für Stockholm.

Obgleich diese Siedlungen gern, aber irreführend als Gartenstädte bezeichnet wurden, hatten sie wenig Ähnlichkeit mit Ebenezer Howards Vision für England: völlig unabhängige Gartenstädte, 50 km und mehr außerhalb der Zentren zu bauen, gerade jenseits der damaligen Pendeldistanz. Gewöhnlich gab es lediglich einige Läden und private Dienstleistungen. Nur in Stockholm plante Markelius für die neuen Satellitenstädte Arbeitsplätze für mindestens die Hälfte der Wohnbevölkerung, ein Ziel, das letztlich nie erreicht wurde. Hier lief der sonst so erfolgreiche Plan schon von vornherein falsch. Denn bereits von Beginn waren in Vällingby 75% und in Farsta 85% der Erwerbstätigen Pendler.

Für das Verständnis dieser klassischen Planungen, egal ob aus den zwanziger oder den fünfziger Jahren, ist wichtig, daß sie noch von einem außerordentlich geringen Automobilbesitz ausgingen und in der Tat auch ausgehen konnten. Im Jahre 1945 gab es nur neun Autos auf 1000 Einwohner in Stockholm, gegen Ende 1964 war diese Zahl auf 190 Autos gestiegen und seit Mitte der sechziger Jahre wächst diese Rate um 12% jährlich.¹⁰

Das gleiche galt selbstverständlich für jede Stadt und jedes Land in Westeuropa. In den Jahren zwischen den späten fünfziger und dem Ölschock der frühen siebziger

¹⁰ G. Sidenbladh, Stockholm: A Planned City, in: Scientific American, Cities: Their Origin, Growth and Human Impact, New York 1968.

Jahre wandelten sich die Städte von Gesellschaften mit geringem Automobilbesitz zu einer Gesellschaft der Massenmotorisierung. Das Ende dieser Periode fiel zusammen mit dem Zeitpunkt, an dem in den meisten Ländern das historische Problem von Überbelegung und Wohnungsmangel als Folge des umfassenden sozialen Wohnungsbaus der 60er Jahre recht plötzlich gelöst war. Die Programme jener Jahre brachten für die breiten Schichten mit niedrigen und mittleren Einkommen eine außerordentliche Verbesserung des materiellen Lebensstandards und erhöhten zugleich deren Freiheit, den Wohnstandort zu wählen. Und die meisten entschieden sich in den siebziger und achtziger Jahren mit ihren Hypotheken und Autos dafür, die Stadt zu verlassen. Zusätzlich erlebten wir Mitte der achtziger Jahre einen der größten Aufschwünge in der Geschichte des Kapitalismus, der bezeichnenderweise den Automobilbesitz und das Verkehrsaufkommen um jeweils ein Drittel innerhalb von zehn Jahren steigerte. Das Ergebnis ist nicht zu übersehen, wenn man die großen Ballungsräume in Europa betrachtet: Die Stadt ist vom Verkehr fast überwältigt worden.

Aber die europäischen Kommunen haben, unterstützt durch Mittel der nationalen Regierungen und nicht selten auch der Europäischen Kommission, mit Nachdruck gegengehalten. Sie haben gezielt versucht, den Schaden zu begrenzen, den das Automobil historischen Stadtstrukturen zufügen kann. Bereits seit den frühen sechziger Jahren haben sie in den historischen Stadtkernen nach und nach Fußgängerzonen eingerichtet, wobei die größten Hauptstädte (London, Paris, Berlin) erstaunlicherweise als recht traurige Ausnahmen auffallen. Die Einrichtung von Fußgängerzonen bedeutet eine durchgreifende Veränderung städtischer Lebensqualität. Meistens – vor allem bei den größten Beispielen – ist sie mit sehr umfassenden Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr verbunden, mit dem erklärten Ziel, Fahrten in das Stadtzentrum mit der U-Bahn oder Stadtbahn zumindest genauso attraktiv zu gestalten wie Fahrten mit dem Auto (Abb. 2).

Obwohl die Städte es damit sicherlich nicht erreichen konnten, den Anstieg des Automobilbesitzes aufzuhalten, so haben sie doch die Benutzung des Autos begrenzt, zumindest in den Stadtzentren während der Stoßzeiten. Gleichzeitig wurde der Zugang in die Stadtzentren durch Parkbeschränkungen und Parkgebühren erschwert. Inzwischen wird es immer weniger möglich, in den Innenstädten einen Parkplatz außerhalb von Parkhäusern und Tiefgaragen zu finden. In den letzten dreißig Jahren sind die Bereiche der Parkraumbewirtschaftung kontinuierlich ausgeweitet worden und decken sehr große Bereiche innerstädtischer Wohngebiete ab, um so den Pendelverkehr weiter einzuschränken und dem Bewohnerparken Vorrang zu geben. Nach ersten Anfängen in den Niederlanden in den frühen siebziger Jahren und sehr schneller Ausbreitung in Deutschland während der achtziger Jahre werden innerstädtische Gebiete verkehrsberuhigt und in einigen Fällen sogar Hauptverkehrsstraßen zurückgebaut. Schließlich gibt es seit Beginn der neunziger Jahre eine weitere Entwicklung, wobei diesmal die skandinavischen Länder die Pioniere sind: In den drei größten Städ-



Abb. 2: Fußgängerzone München Kaufingerstraße.

ten Norwegens werden jetzt schon Straßengebühren für die Fahrt in die Innenstadt erhoben. Im kommenden Jahr wird *road-pricing* in Stockholm eingeführt.¹¹

Jedoch ist eine wichtige Tatsache zu beachten: Innerhalb unserer Ballungsräume gibt es grundsätzlich zwei verschiedene städtische Orte. Zum einen ist es im wesentlichen die Stadt der Gründerzeitquartiere und des öffentlichen Nahverkehrs, die durch Einrichtung von Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung und die Erhebung von Straßengebühren gewissermaßen in traditioneller Ordnung bewahrt wird. Der Verkehr ist begrenzt und auf einige wenige Hauptstraßen gelenkt, die Wohngebiete sind »zivilisiert« worden. Im allgemeinen ist diese Stadt durch den öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar, häufig nicht zuletzt dank umfangreicher Subventionen. Dies alles scheint zufriedenstellend und ist es auch. Aber es gibt die andere Stadt: Außerhalb der Innenstädte, insbesondere in den neueren Wohnvororten, die in den siebziger und achtziger Jahren entstanden sind, dominiert das Auto. Verstreute Wohnungen und Arbeitsplätze erzeugen disperse Muster von Verkehrsbeziehungen, für die der traditionelle öffentliche Nahverkehr nicht taugt. In den Städten um London, in den *villes nouvelles* der Ile-de-France und im E4-Korridor nördlich von Stock-

¹¹ P. Hall (s. A 7), S. 82 ff.

holm ist die europäische Version des amerikanischen *edge city*-Phänomens zu sehen:¹² neue Stadtzentren, gebaut auf der grünen Wiese. Selbst dort, wo es einen öffentlichen Nahverkehr gibt, wie z. B. die RER-Linien in der Region Paris oder die S-Bahn-Netze in deutschen Großstädten, die eine sehr schnelle Andienung der äußeren Vororte und Randgemeinden anbieten, vermag er nur noch den kleineren Anteil der traditionellen zentrumsorientierten Fahrten abzudecken, also die Fahrten der Einpendler in die Innenstadtbereiche und der wenigen Auspendler, deren Ziele zufällig in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe im Umland liegen. Diese Systeme halten für die große Mehrheit der Fahrten, die nicht radial sind, einfach kein wettbewerbsfähiges Angebot in Hinblick auf Zeit, Preis und Bequemlichkeit bereit. Untersuchungen, die vor einigen Jahren im Rhein-Main-Gebiet und in der Ile-de-France durchgeführt worden sind, zeigen, daß die Verkehrsbeziehungen inzwischen Strukturen aufweisen, die mit denen in der San Francisco Bay Area nahezu identisch sind: Die Kerne sind nach wie vor gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen, und dieser wird auch gut genutzt, das Umland dagegen ist außerordentlich autoabhängig. Und paradoxerweise erhöhen wachsende Kontrolle und steigende Kosten in den Zentren noch den Dezentralisierungsdruck.

Zwar gibt es wenig Anlaß, sich zu sehr auf die Schulter zu klopfen. Aber immerhin sind europäische Städte, folgt man der inzwischen klassischen Untersuchung von Newman und Kenworthy, bezüglich des Energieverbrauchs pro Kopf sehr viel effizienter als die entsprechenden amerikanischen und australischen Städte.¹³ Allerdings sollte sich niemand durch die Tatsache, daß so viele Europäer in traditionellen Städten leben und arbeiten, in falscher Sicherheit wiegen.

Was tun angesichts dieser Paradoxie? Antworten sind in zwei Richtungen zu suchen, die eine bezieht sich auf den Verkehr, die andere auf die Flächennutzung, wobei beides miteinander verbunden werden kann. Der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme wäre ein Transportsystem, das mit dem Auto dadurch konkurrieren kann, daß es eine Tür-zu-Tür-Versorgung in gleicher oder geringerer Zeit anbietet, bei gleichem Komfort und gleicher Bequemlichkeit und zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Eine Perspektive könnte der Umbau des Nahverkehrsschienennetzes sein, so daß direkte Verbindungen zwischen den Nebenzentren möglich sind, wie es z. B. im S-Bahn-Netz von Rhein-Ruhr bereits der Fall ist und derzeit in Paris mit der ORBITALE (*Organisation Régionale dans le Bassin Intérieur des Transports Annulaires Libérés d'Encombremments*) eingerichtet wird, ein 175 km langes Verkehrsnetz, das konventionelle Straßenbahnen, automatisierte Stadtbahnen und gesondert geführte Bustrassen

¹² J. Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, New York 1991.

¹³ P. W. G. Newman / J. R. Kenworthy, *Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook*, Aldershot and Brookfield 1989 (a); *dies.*: *Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey*, in: *Journal of the American Planning Association* 55 (1989b), S. 24–37.

durch die südlichen Vororte mit ca. 50 Umsteigestationen zu den radialen Linien umfaßt. Dieses Netz soll noch in den neunziger Jahren fertiggestellt werden. Schließlich ist das Konzept LUTECE zu nennen (*Liaisons à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure*), eine Erweiterung des RER-Systems in Paris, die die *villes nouvelles* und weitere strategisch wichtige Bereiche miteinander verbindet und einen vollständigen äußeren Schienenring bildet.¹⁴ Diese Pläne sind äußerst kühn und phantasievoll; aber es gibt Vorbehalte. Der erste bezieht sich darauf, daß die Innenstadtquartiere von Paris wegen der sehr hohen Baudichten einmalig günstige Voraussetzungen für ORBITALE bieten. Der zweite Vorbehalt verweist darauf, daß Pläne dieser Art, wie anspruchsvoll und leistungsfähig sie auch immer sein mögen, stets einen großen Teil der Verkehrsbedürfnisse unbefriedigt lassen.

Alternativen wären in nachfrageorientierten Angeboten zu suchen: Busabholdienst auf telefonische Anforderung (*dial-a-bus*), häufig verkehrende Kleinbusse, car pools, unterstützt durch steuerliche Anreize und technische Maßnahmen wie die Einrichtung von gesonderten Fahrspuren für Busse oder HOV (*High-Occupancy Vehicles*). In Edmonton (Kanada) und Houston (Texas) wurden Bussysteme entwickelt, die sich am Modell der Fluglinien orientieren: häufige Verbindungen durch Knotenpunkte mit garantierten schnellen Umsteigemöglichkeiten. In der australischen Stadt Adelaide fahren Busse auf eigenen Trassen (*guideways*), die Stadt Essen hat dieses Konzept so erweitert, daß Busse mit zwei Antriebsformen eingesetzt werden, die zwischen Elektroantrieb im unterirdischen Innenstadtverkehr und Dieselantrieb in den Vororten wechseln können (Abb. 3). Die Neuen Städte Runcorn in England und Evry in Frankreich haben nicht schienengebundene, aber vom übrigen Straßennetz vollständig unabhängig geführte Bustrassen. Die kanadische Stadt Ottawa hat ein sehr viel weiter ausge dehntes System und Nagoya in Japan ein entsprechend aufgebautes 9 km langes radiales Busnetz, dem auch das geplante Busnetz im Süden von Paris (Teil von ORBITALE) sehr stark ähneln wird. Diese Netze sind gut an den Umlandverkehr geringer Dichte mit dispersen Herkunfts- und Zielorten angepaßt, haben sich aber auch in den dichteren Innenstadtkartieren bewährt.¹⁵

Unterstützt werden könnten diese Systeme noch durch Techniken des Verkehrsmanagements (*Transportation Systems Management, TSM*). So hat Bellevue im amerikanischen Bundesstaat Washington, für die Innenstadt ein äußerst innovatives Konzept entwickelt, das einerseits massiv den Parkraum einschränkt und gleichzeitig ihre Position als Knotenpunkt des ÖPNV ausnutzt. Straßengebühren können nicht nur in den staugeplagten Innenstadtbereichen, sondern auch in den wichtigen Kreuzungspunk-

¹⁴ *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France / Conseil Régional Ile-de-France*, ORBITALE: Un Réseau de Transportes en Commun de Rodeo en Zone Centrale, Paris 1990; *dies.*, La Charte de l'Ile-de-France: Projet de Présenté par l'Exécutif Régional. Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 97–99, Paris 1991, S. 82.

¹⁵ P. Hall (s. A 8), S. 87.



Abb. 3: U-Bahn in Essen.

ten der Peripherie eingesetzt werden. All diese Experimente verdienen intensive Untersuchungen, da sie vermutlich sehr viel erfolgversprechender sind als weitere teure Schienensysteme, die sich als ernste Fehlschläge hinsichtlich Fahrgastaufkommen und Wirtschaftlichkeit erwiesen haben.¹⁶

Das Problem besteht darin, daß der konventionelle Bus als Grundeinheit zu groß ist, um die räumlich disperse Nachfrage abzudecken. Eine Alternative könnte ein System sein, das auf dem Kleinbus beruht, ähnlich denen, die bereits mit Erfolg für den Fahrservice von und zu amerikanischen Flughäfen genutzt werden. Die Übertragung dieses Systems auf den Berufsverkehr ist schon vor einigen Jahren im Wall Street Journal vom Geschäftsführer einer der erfolgreichsten Flughafenbuslinien angeregt worden (Abb. 4). In Kalifornien war man besonders innovativ bei der Entwicklung von Plänen für *van-pools* und für Mitfahrdienste im allgemeinen. Solche Konzepte haben sich im Pendelverkehr über die Brücke zwischen Oakland und San Francisco als äußerst erfolgreich erwiesen und ironischerweise dem städtischen Busnetz Fahrgäste weggenommen.

Die Kleinbusse könnten entweder elektrisch angetrieben werden – eine durchaus



Abb. 4: Kleinbusse am Flughafen von San Francisco.

realistische Möglichkeit angesichts der großen technologischen Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, die in Reaktion auf die sehr strengen Luftreinhaltungsgesetze in Kalifornien erzielt wurden. Oder sie werden als duales System ausgelegt, das zwischen Benzin und Strom umschalten kann. An Knotenpunkten sollten sie entweder physisch oder elektronisch zu automatisierten Zügen zusammengekoppelt werden, die auf eigenen Trassen geführt werden. An anderen Knotenpunkten sollten sich die einzelnen Kleinbusse wieder entkoppeln lassen können, um lokale Ziele anzufahren. Natürlich gibt es derzeit nirgendwo ein Verkehrssystem dieser Art, aber immerhin existieren einzelne Elemente eines solchen Systems: in den schienengebundenen Buslinien wie sie bereits in Adelaide und in Essen genutzt werden, im Dualsystem, das in Essen und in Nancy in Betrieb ist und in den automatischen Transportsystemen in Lille, Vancouver, London Docklands, Osaka und Kobe.

An diesen Systemen ist eines besonders bemerkenswert: Keines stellt eine Art technologischen Durchbruchs dar. Erstaunlich ist, daß es seit hundert Jahren keine neue städtische Transporttechnologie gibt. Wir benutzen immer noch die Technologien von 1895: elektrisch betriebene Züge, Untergrundbahnen, Straßenbahnen und sogar den PKW. Es gibt reale Perspektiven für wichtige Neuerungen, in dem Maße wie die Informationstechnologien in das traditionelle Verkehrssystem eingesetzt werden. Große

¹⁶ R. Cervero, *America's Suburban Centers: The Land Use-Transportation Link*, Boston 1989.

Fortschritte sind durch intelligente Fahrerinformationssysteme erzielt worden, die Steuerungssysteme im Straßenverkehr ergänzen, welche ihrerseits immer komplexer werden. Es laufen Modellversuche in Deutschland, Großbritannien und in den USA, in denen diese Systeme in ein übergreifendes Informationsmanagementsystem integriert werden sollen.

Aufgabe für die Zukunft ist es, eine volle oder zumindest teilweise Automation zu erreichen, zunächst vielleicht auf ausgewählten Straßenabschnitten, z. B. auf technisch besonders ausgestatteten Stadtautobahnen, um dadurch die Kapazitäten für die Spitzenzeiten erheblich zu steigern: Autos könnten auf Durchgangsstraßen elektronisch aneinander gekoppelt werden, während der öffentliche Nahverkehr immer stärker auf das Angebot eines nachfrageorientierten Ort-zu-Ort-Service setzt. Allerdings sollten wir uns darüber im klaren sein, daß die Auswirkungen solcher Systeme sehr komplex, möglicherweise unerwartet, ja sogar unsinnig sein könnten: Indem sie die Kapazität hochbelasteter Straßen erhöhen, könnten sie die Anreize zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs verringern und das Pendeln mit dem Auto auch über größere Entfernungen begünstigen. Zwar mögen sie wegen der damit verbundenen Infrastrukturinvestitionen durchaus zu einer gewissen lokalen Konzentration von Aktivitäten beitragen, zugleich könnte dies aber mit einer beachtlichen Dekonzentration im größeren regionalen Maßstab einhergehen. Die sich daraus ergebenden Fahrten zwischen den Städten könnten dann auch auf automatisch gesteuerten Autobahnssystemen oder in neuen Formen öffentlichen Verkehrs, z. B. mit Hochgeschwindigkeitszügen (TGV, ICE) oder Magnetbahnen erfolgen. Wenn jedoch das Ergebnis letztlich nichts anderes als eine beträchtliche Erhöhung des Fernverkehrs wäre, dann würde dies das gegenwärtig so intensiv diskutierte Ziel der Nachhaltigkeit kompromittieren. Vor diesem Hintergrund ist es sicher angebracht, sich Fragen der Flächennutzungsplanung zuzuwenden.

Die Frage, die sich hier stellt, ist sehr weitreichend: Wie müßte eine ideale städtische Struktur aussehen, die den Pendelverkehr minimiert, insbesondere den, der vom Automobil abhängig ist? Aus Gründen, die ich schon dargelegt habe, müssen wir den Ballungsraum als Ganzes betrachten. Die bekannte Arbeit von Newman und Kenworthy schlägt eine ganze Palette möglicher Ansätze und Strategien vor: höhere Baudichten, Stärkung der Stadtzentren, leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr, Einschränkungen für das Automobil.¹⁷ Aber es gibt auch eine starke Gegenposition, die von Autoren wie Gordon und Richardson in den USA und Brotchie in Australien formuliert worden ist.¹⁸ Sie betonen in ihren Arbeiten, daß auf die Suburbanisierung und Dezen-

¹⁷ P. W. G. Newman / J. R. Kenworthy (s. A 13).

¹⁸ P. Gordon / A. Kumar / H. W. Richardson, Congestion, Changing Metropolitan Structure and City Size in the United States, in: *International Regional Science Review*, 12 (1989), S. 45 ff.; P. Gordon / H. W. Richardson, Gasoline Consumption and Cities – A Reply, in: *Journal of the American Plan-*

tralisierung der Wohnbevölkerung die Dezentralisierung der Arbeitsplätze gefolgt ist und eine neue Form räumlichen Gleichgewichts erzeugt hat. »Die gleichzeitige Konzentration von Betrieben und Haushalten an dezentralisierten Standorten hat die Pendelzeiten reduziert und nicht verlängert. Dezentralisierung verringert den Druck auf das Stadtzentrum, entlastet Verkehrsengepässe und vermeidet Staus.«¹⁹ Die entscheidende aktuelle Veränderung im Verkehrsverhalten der Amerikaner sei, so die Autoren, der Anstieg des Freizeit- und Versorgungsverkehrs (*non-work trips*).

Arbeiten von europäischen Wissenschaftlern wie Susan Owens, Michael Breheny und David Banister aus Großbritannien haben theoretische Modellbildung mit genauer Beobachtung aktueller Verkehrsstrukturen verknüpft.²⁰ Owens vertritt die Auffassung, daß eine nachhaltige städtische Struktur auf regionalem Maßstab viele relativ kleine Siedlungen umfassen müßte, darunter einige, die zusammen größere Strukturen von ca. 200 000 und mehr Einwohnern bilden. Auf Stadtteilebene sollte es sich um kompakte Siedlungen handeln, möglicherweise rasterförmig erschlossen, mit gleichmäßig verteilten Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen, so daß eine möglichst heterogene Verteilung der Flächennutzung entsteht. Auf lokaler Ebene müßten kleinere Quartiere mit Wohnbebauung mittlerer und höherer Dichte entstehen, möglicherweise sogar mit noch höherer Verdichtung entlang der Achsen, ausgerichtet auf Fußgänger- und Fahrradverkehr und ergänzt um Konzentrationen von gewerblichen Arbeitsplätzen, Einzelhandel und Dienstleistungen, die Mehrzweckfahrten ermöglichen.

Allerdings ist es nicht nötig, sehr dicht zu bauen; für Versorgungseinrichtungen mit einem Einzugsgebiet von 8000 Personen können schon bei einer Dichte von 25 WE/ha alle Wohnungen innerhalb eines Radius von 600 m Platz finden. In Strukturen, die im Fußgängermaßstab auf 20 000 bis 30 000 Einwohner ausgelegt sind, ist die Tragfähig-

ning Association, 55 (1989), S. 342 ff.; P. Gordon / H. W. Richardson / M. Jun, The Commuting Paradox – Evidence from the Top Twenty, in: *Journal of the American Planning Association* 57 (1991), S. 416 ff.; J. F. Brotchie / M. Anderson / C. McNamara, Changing Metropolitan Commuting Patterns, in: J. F. Brotchie / M. Batty / E. Blakely / P. Hall / P. Newton (Hrsg.), *Cities in Competition*, Sydney 1995.

¹⁹ P. Gordon / A. Kumar / H. W. Richardson (s. A 18), S. 343.

²⁰ D. Banister, Energy Use, Transportation and Settlement Patterns, in: M. J. Breheny (Hrsg.), *Sustainable Development and Urban Form*, European Research in Regional Science 2, London 1992; ders., Policy Responses in the U. K., in: D. Banister / K. Button (Hrsg.), *Transport, the Environment and Sustainable Development*, London 1993; D. Banister / C. Banister, Energy Consumption in Transport in Great Britain: Marco Level Estimates. *Transportation Research A: Policy and Practice*, 29 (1995); M. J. Breheny / R. Rookwood, Planning the Sustainable City Region, in: A. Blowers (Hrsg.), *Planning for a Sustainable Environment*, London 1993; S. E. Owens, Spatial Structure and Energy Demand, in: D. R. Cope / P. R. Hills / P. James (Hrsg.), *Energy Policy and Land Use Planning*, Oxford 1984; dies., *Energy, Planning and Urban Form*, London 1986; dies., *Land-Use Planning for Energy Efficiency*, in: J. B. Cullingworth (Hrsg.), *Energy, Land and Public Policy*, Newark 1990; dies., *Energy, Environmental Sustainability and Land-Use Planning*, in: M. J. Breheny (s. A 20).

keit zahlreicher Versorgungseinrichtungen gewährleistet, ohne daß auf hohe Baudichten, die im übrigen gar nicht so energiesparend sind, zurückgegriffen werden muß. Michael Breheny kritisiert mit ähnlichem Akzent das Grünbuch über die städtische Umwelt der Europäischen Kommission von 1990. Er führt aus, daß die kompakte Stadt nicht notwendig energiesparend sei, völlig den demographischen Trends entgegenstehe und nicht mit Lebensstilen und Bedürfnissen übereinstimme.²¹ Wichtiger ist vielleicht die Idee, wie sie in der Arbeit von Owens aufscheint: Konzentration mehrerer kleiner Siedlungen mit einer optimalen Obergrenze von 150 000 bis 250 000 Einwohnern, in linearer oder zumindest gerasterter Form, die auch die energiesparendste ist. In seiner Arbeit mit Ralph Rookwood legt Breheny einige theoretische Erläuterungen dar, wie Nachhaltigkeit auf unterschiedlichen Ebenen und in unterschiedlichen geographischen Kontexten zu entwickeln wäre.

Jedoch sollte die Komplexität des Themas nicht unterschätzt werden. Ganz offensichtlich erscheint vielen die Idee der kompakten Stadt unmittelbar einleuchtend. Sie hört sich so überaus plausibel an. Sollte in diesem Fall die Quadratur des Kreises möglich sein? Mir erscheint dies in der Tat teilweise möglich zu sein, allerdings nur, wenn wir klare Vorstellungen darüber haben, was wir erreichen wollen und welcher Weg der richtige ist, um es zu erreichen.

Zunächst ist es richtig, möglichst viele Menschen innerhalb bestehender städtischer Strukturen unterzubringen, soweit hierfür Bauland verfügbar ist. In den vergangenen Jahren sind als Folge des ökonomischen Wandels – Deindustrialisierung, Schließung von stadtnahen Häfen und Einrichtungen des Güterverkehrs – plötzlich sehr große innerstädtische Flächen für eine Umstrukturierung frei geworden. Außerdem gibt es weitere Brachflächen, die über Jahrzehnte nicht genutzt worden sind und nun neu bewertet werden. Diese Flächen sind unattraktiv und durch Umweltverschmutzung und Bodenkontamination mit Problemen behaftet, die nur sehr kostenaufwendig beseitigt werden können. Hier sollte sich die öffentliche Hand zur Übernahme der Kosten bereit finden, um private Investitionen von den scheinbar attraktiveren Standorten auf der grünen Wiese hin zu diesen Brachflächen zu lenken. Es geht hier um die »Chancengleichheit« von Standorten. Diese Brachflächen haben häufig eine lineare Struktur; z. B. Flußniederungen, die bis dahin für eine städtebauliche Entwicklung unattraktiv schienen, oder Flächen entlang radialer Bahntrassen, die so günstige Voraussetzungen für die Entwicklung nachhaltiger Strukturen auf der Grundlage des öffentlichen Nahverkehrs bieten.

Trotzdem werden solche unerwartet zugefallenen Baulandreserven wahrscheinlich nur einen Bruchteil der Flächen abdecken, die für die Stadtentwicklung in den nächsten 25–30 Jahren benötigt werden. Ein wichtiger Grund sind die prognostizierten

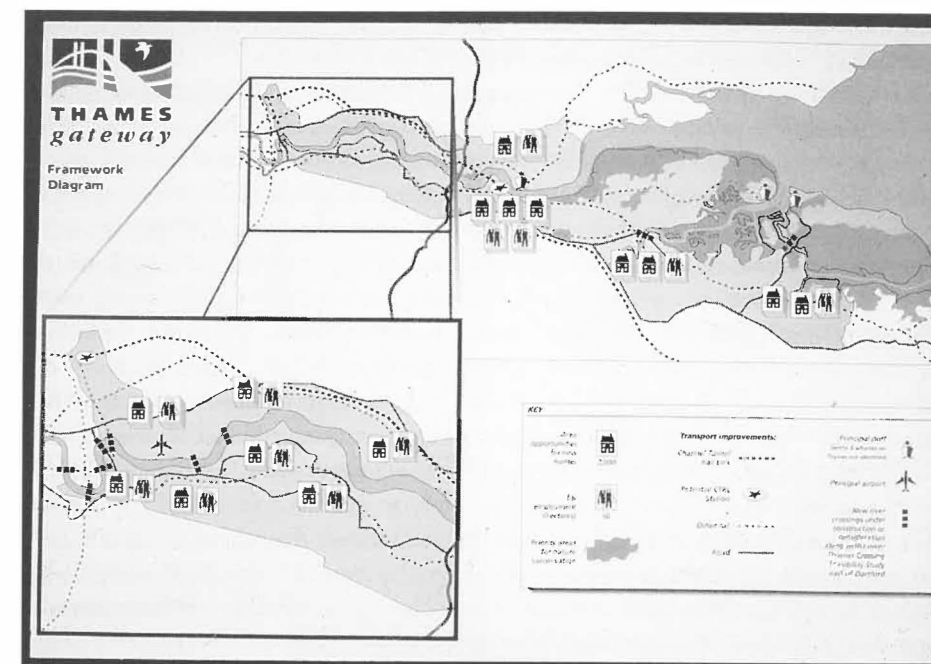


Abb. 5: Entwicklungskonzept Thames Gateway.

demographischen Entwicklungen, wonach die Zahl der Haushalte deutlich schneller zunehmen wird als die Zahl der Wohnbevölkerung. Die Zahl neuer Haushalte, oft Ein- und Zweipersonenhaushalte, steigt sprunghaft an, weil die jungen Leute wegen der Ausbildung das Elternhaus früher verlassen und die Menschen, auch die verwitweten, älter werden. So muß man sich in England mit den Konsequenzen befassen, die sich aus den prognostizierten zusätzlichen 4,4 Mio. Haushalten bis zum Jahre 2016 ergeben werden. Wie sehr man sich auch bemühen wird, die nötigen Wohnungen auf den innerstädtischen Brachflächen unterzubringen, es wird dennoch großmaßstäbliches Wachstum außerhalb bestehender städtischer Kontexte erforderlich sein.

Eine Antwort im regionalem Maßstab bietet der Thames Gateway-Plan im Zuge der neuen Bahnverbindung zum Kanaltunnel östlich von London, das größte Stadtentwicklungskonzept, das jemals in Großbritannien verfolgt worden ist (Abb. 5): ein linearer Entwicklungsbereich von etwa 80 km Länge, der aus einer Reihe separater Entwicklungsgebiete besteht, die wie Perlen an einer Kette hängen, wobei die Kette aus einem außerordentlich starken Strang von Bahn- und Straßentrassen besteht. Dies wird zu einer großen Vielfalt von Formen führen. Umnutzungen städtischer Brach-

²¹ M. J. Breheny (s. A 20).

flächen gehören ebenso dazu wie neue Entwicklungen in abgewerteten ländlichen Gebieten.²²

Im nächsten wichtigen Schritt wird es darauf ankommen, innerhalb dieser Struktur ein Konzept abgestufter Dichte zu entwickeln, das von den am besten erreichbaren Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs ausgeht, ähnlich wie es bereits in Stockholm mit dem Markelius-Plan umgesetzt und in Kopenhagen mit dem erweiterten Fingerplan versucht wurde. Die wichtigsten Knotenpunkte sind dabei die Umsteigestationen zwischen dem Regionalen Nahverkehrsexpress (in der Regel linear) und dem örtlichen Verteilersystem, das in seiner Form variieren kann: schienengeführte und nicht-schienengeführte Bussysteme, Para-Transit, Straßenbahnen. Um diese Umsteigepunkte wären nicht nur die Wohndichten höher, wobei das Schwergewicht auf Geschosßwohnungsbau mittlerer Dichte in fußläufiger Entfernung von den Bahnhöfen läge, es gäbe dort auch eine größere Konzentration unterschiedlicher Nutzungen wie Kaufhäuser, Fachgeschäfte, Arztpraxen und Gesundheitszentren, Schulen und Büchereien, Restaurants, Cafes und Bars. Diese Standorte müßten solche Gruppen ansprechen, die gute Erreichbarkeit schätzen und keine größeren Ansprüche an private Freiflächen stellen, vor allem Studenten oder junge, hochqualifizierte Berufstätige, aber auch ältere, kinderlose Paare. Entsprechend gäbe es um weniger wichtige Knotenpunkten, z. B. Stationen mit eingeschränkten Umsteigemöglichkeiten, eine abgeflachte Dichtepyramide, verbunden mit einem Zentrum für den täglichen Bedarf: kleinere Einkaufspassagen mit Läden, eine Arztpraxis, eine Zweigstelle der Bücherei.

Dies ist das gleiche Konzept, wie es skandinavische Planer vor 30 bis 40 Jahren ausgearbeitet haben. Jedoch muß es mit Blick auf eine inzwischen sehr veränderte Welt neu durchdacht werden. Die wichtigste positive Veränderung ist die Tatsache, daß für eine unendlich vielfältigere Gesellschaft geplant werden muß. Abgesehen vom generell gestiegenen Wohlstand ist die wichtigste einzelne Veränderung der letzten 35 Jahre in den europäischen Städten die wachsende Zahl der Studenten. Die Hochschulausbildung ist nicht nur in vielen Städten eine der größten Wirtschaftsfaktoren, die Studentenschaft macht bis 10%, manchmal sogar 20% der gesamten Bevölkerung einer Stadt aus. Studenten verfügen im allgemeinen nur über bescheidene Einkommen, bewohnen Gebiete relativ hoher Dichte und besitzen oft kein Auto. Sie sind die idealen Bewohner der Innenstadt. Planungen für nachhaltige Städte sollten sich auf diese Gruppe als wichtiges Element stützen.

Nach aktueller Lehrmeinung soll man außerhalb der Zentren den Fetisch der Monofunktionalität aufgeben und sehr viel stärker Nutzungsmischungen planen. Begründet wird diese Meinung damit, daß die umweltbelastenden Industrien verschwunden sind und die expandierenden Dienstleistungen, die heute in der Regel 80–90% aller

Arbeitsplätze in städtischen Ballungsräumen ausmachen, mit Wohnen ohne Probleme vereinbar sind. Bis zu einem gewissen Grade kann man dieses Argument akzeptieren, aber man sollte vorsichtig sein. Alle bisherigen Erfahrungen stellen den Optimismus in Frage, daß die Dienstleistungsbetriebe sehr viele Bewohner aus den Quartiers beschäftigen werden. Viel wahrscheinlicher ist, daß sie zusätzlichen Einpendelverkehr erzeugen werden. Wenn diese Betriebe außerdem Kundschaft in großer Zahl haben, dann entsteht zusätzlicher Verkehr, und nicht nur morgens und abends, sondern auch tagsüber. Und wenn sie schließlich ihren Standort nicht im Stadtzentrum selbst haben, dann sind sie möglicherweise auch noch schlecht für den öffentlichen Nahverkehr erreichbar. Dies mag dann keine Rolle spielen, wenn die Bewohner ohnehin tagsüber bei der Arbeit sind, wie dies heute für viele Wohngebiete gilt. Dennoch sollte man mit Nutzungen, die Abend- und Wochenendverkehr verursachen, besonders vorsichtig sein. Alles in allem scheint mir die konventionelle Lösung überzeugender: Konzentration der verkehrserzeugenden Nutzungen dort, wo sie für den öffentlichen Nahverkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.

Auf eine Frage, die sich wahrscheinlich jeder stellt, sei zum Schluß eingegangen. Es ist die Frage nach dem Einfluß der Informationstechnologien auf die Arbeitsformen – und Lebensstile. Aus Amerika kommen alle möglichen Prognosen über gewaltige Zahlen von Menschen, die in ihren elektronischen Hütten, fern ab in den Bergen und an den Seen arbeiten, aber harte Fakten, die dies belegen, sind schon seltener. Es ist wohl eher so, daß einige Routinearbeiten durchaus zu Hause gemacht werden können, aber ob dies genauso effizient ist, wie in Nachbarschaftsbüros (*local workstations*) unter Aufsicht, ist fraglich. Es ist auch durchaus möglich, daß Freiberufler und andere höher qualifizierte Kräfte ein Teil der Arbeitswoche mit nachdenkender Tätigkeit, also Lesen oder Schreiben, zu Hause verbringen und nur zu bestimmten Tagen zu ihrem *hot desk*, den sie mit anderen teilen, ins Büro kommen. Außerdem dürfte die weitere Entwicklung der Informationstechnologien es in Zukunft gestatten, Funktionen von Zentren höherer Hierarchiestufe auf dezentrale Standorte niedrigerer Stufe zu verlagern. So ist es durchaus vorstellbar, daß so alle Büchereiiinformationen jedem zur Verfügung gestellt werden könnten, sogar zu Hause. Auch Einkaufen könnte an abgelegenen Orten mit Hilfe der virtuellen Realität zentralisiert werden und selbst Chirurgen könnten Patienten aus entfernten Hospitälern operieren.

Viele dieser Technologien sind wohl zu anspruchsvoll, als daß sie vollständige räumliche Verbreitung finden könnten. Aber man kann sich vorstellen, daß sie, regional verteilt, in spezialisierten Netzwerkstationen kleinräumig zusammengefaßt werden könnten: eine Bücherei, ein Universitätsinstitut, ein Krankenhaus, ein »virtuelles Einkaufszentrum« alles vor Ort. Dies könnte eine leistungsfähige Grundlage für eine Stadtstruktur sein, wie ich sie oben beschrieben habe. Andererseits sollten wir nicht vergessen, daß es bestimmte Nutzungen gibt, die niemals in dieser Form ersetzt werden können und die auch möglicherweise ebenso schnell zunehmen könnten, zumindest in

²² GB *Thames Gateway Task Force*, Thames Gateway Planning Framework. Consultation Draft, Department of the Environment, London 1994.

dem Maße, wie andere Nutzungen durch neue Technologien ersetzt werden. Der Genuß einer Tasse Kaffee oder eines Glases Bier oder ein Lunch in angenehmer Gesellschaft wird weiterhin ein wichtiger Bestandteil städtischen Lebens sein, im verkabelten 21. Jahrhundert ebenso wie für die unverkabelten Athener zu Perikles' Zeiten. Die Feststellung, daß viele Dinge sich nicht so sehr ändern, erleichtert mich zutiefst.

Stadt/Land II

Die Normalität der neueren Stadtplanung ist die Stadt auf Abruf, die Wegwerfstadt. Baustoffe und Gebäude sind auf begrenzte Laufzeit, man sprach seinerzeit von 30 Jahren, ausgelegt. Das Wuchern der Städte in das Umland wurde in den sechziger Jahren als Wachstumsbewegung eines Stadtbandes vorstellbar, das hinter sich ebensogut die verbrauchte historische Stadt unbewohnt zurücklassen könnte. Tat der kapitalistische, oder realsozialistische, Fortschritt also nicht genau das, was als nächster Schritt seit anderthalb Jahrhunderten sozialistische Utopie gewesen war, die Aufhebung des Unterschieds von Stadt und Land?

DIETER HOFFMANN-AXTHELM, *Die dritte Stadt*, edition suhrkamp NF Bd. 796, 1993, S. 21.

Eckhart Ribbeck

Die post-europäische Stadt¹

1. Mythos »europäische Stadt«

Fast haben wir uns in Europa damit abgefunden, historische Privilegien, ökonomischen und technologischen Vorsprung gegen eine immer härtere Konkurrenz zu verteidigen. Eine letzte Bastion europäischer Überlegenheit schien bislang aber noch unberührt: die europäische Stadt und ihre einzigartige Qualität.

Was diese besondere Qualität ausmacht, ist oft beschrieben worden: die europäische Stadt als Spiegel einer langen und komplexen Geschichte, die römische Ursprünge und Mittelalter, Renaissance und Barock, Gründerzeit und Jugendstil gleichermaßen umfaßt. Aber auch die Moderne war ein typisch europäisches Projekt mit weltweiter Ausstrahlung, wenngleich die historische Stadt erheblich darunter gelitten hat.

Ein Versuch, die typischen Merkmale der europäischen Stadt zu definieren, die sich durch alle Epochen ziehen, kann bei der Regionen- und Stilvielfalt kaum gelingen. Dennoch werden oft hervorgehoben: die städtebauliche Kompaktheit und Homogenität, die kleinteilige Parzellierung und Nutzungsmischung, die urbane Dichte und die Bedeutung des öffentlichen Raums.

Mit dem gleichen Recht können aber auch völlig andere Merkmale als typisch europäisch gelten, etwa die vielen Brüche in der Stadtstruktur, die die Kriegszerstörungen und die häufig wechselnden Leitbilder im Städtebau hinterlassen haben. Die mehr oder weniger abrupten Paradigmen-Wechsel setzen sich bis heute fort, wenn auch mit umgekehrtem Vorzeichen. Statt neuer Stadt-Visionen wird nun – fast mit der gleichen Rigorosität – die alte Stadt und das historische Erbe festgeschrieben.

Wie Berlin und andere Städte zeigen, steht die traditionelle europäische Stadt unter erheblichem Druck. Der post-industrielle Strukturwandel und die Globalisierung der Wirtschaft verlangen nach einer neuen Städtebau- und Architekturtypologie, die mit der europäischen Stadt oft nicht mehr vereinbar erscheint. Supertürme, riesige Konsum- und Freizeitempel drängen in unsere Städte hinein, ebenso die verschiedensten Architekturstile, die überall auf der Welt entstehen.

¹ Überarbeitete Version der Antritts-Vorlesung des Autors an der Universität Stuttgart vom 8. Mai 1996, die auch auf Ideen und Formulierungen eines früheren Artikels zurückgreift. Vgl. E. Ribbeck, *Von der Peripherie zum Zentrum*, in: DAB 12/1995, S. 2330–2332.

Die Globalisierung hat einen hohen Preis: Im härter werdenden Modernitätswettlauf laufen die Städte Gefahr, ihre über Jahrhunderte gewachsene Identität als Standort-Faktor, als manipuliertes Image zu vermarkten. Dies wird noch verstärkt durch eine um sich greifende »städtische Entropie«, ein Verschwinden von Kontrasten und lokalen Eigenarten durch die sich überall angleichenden Konsummuster. Ebenso verändert die Tatsache, daß Europa ein Einwanderungs-Kontinent geworden ist, den Charakter unserer Städte. Unaufhaltsam wird die »Immigrant-City«, die multi-kulturelle Einwanderungs-Stadt Realität; auch dies bedeutet ein neues Kapitel in der europäischen Stadtgeschichte.

Alle diese Tendenzen tragen dazu bei, unsere Städte post-europäisch zu überformen. Der Mythos der europäischen Stadt, noch bis zur Mitte dieses Jahrhunderts ein weltweites Leitbild, ist offensichtlich in die Defensive geraten. Mehr noch: Die europäische Stadt ist nur noch ein Nebenschauplatz im globalen Verstärkerprozess. Es gibt einen Stabwechsel, die Schrittmacher-Funktion springt auf andere Regionen und neue Stadttypen über, die – im Positiven wie im Negativen – das kommende Jahrhundert in entscheidender Weise prägen werden.

2. Pendelschläge

Die Pendelbewegung der Verstärkerung zwischen Ost und West, Nord und Süd ist dabei keineswegs neu. So greift die Stadt, vor mehr als 4000 Jahren im Mittleren und Nahen Osten erfunden, erst mit erheblicher Verspätung nach Europa über.

Ein Höhepunkt des frühen europäischen Städtebaus ist etwa zur Zeitenwende erreicht, als Rom fast eine Million Einwohner hat. Der Zusammenbruch der antiken Welt löst eine neue Bewegung aus. Das Verstärker-Pendel schwingt nun wieder hin zum Orient, wo die islamische Welt eine eindrucksvolle Blüte erfährt und wo um das Jahr 1000 die größten und mächtigsten Städte zu finden sind.

Quantitativ hält die Städte-Dominanz der außereuropäischen Kulturen bis weit ins 18. Jahrhundert an. Um 1700 gibt es rund 70 große Städte auf der Welt, von denen 60 im Süden und 10 im Norden – das heißt in Europa – liegen.² Frühe »Mega-Städte« des Südens sind Istanbul, Edo (das heutige Tokio) und Peking, alle mit einer Bevölkerung von einer Million oder mehr, während Paris und London zu diesem Zeitpunkt kaum 200 000 Einwohner zählen. Aber auch qualitativ kann festgestellt werden, daß der Entwicklungsstand der vorindustriellen Stadtkulturen zu jener Zeit durchaus vergleichbar ist, wie die Beschreibungen aus Europa, aus der islamischen Welt, aus Japan, China und Indien zeigen.

² Diese und die folgenden Zahlen sind entnommen aus: P. Bairoch, *De Jérico a México. Historia de la urbanización, México, Trillas 1990. Als »große« Städte gelten hier Städte mit 100 000 und mehr Einwohnern.*

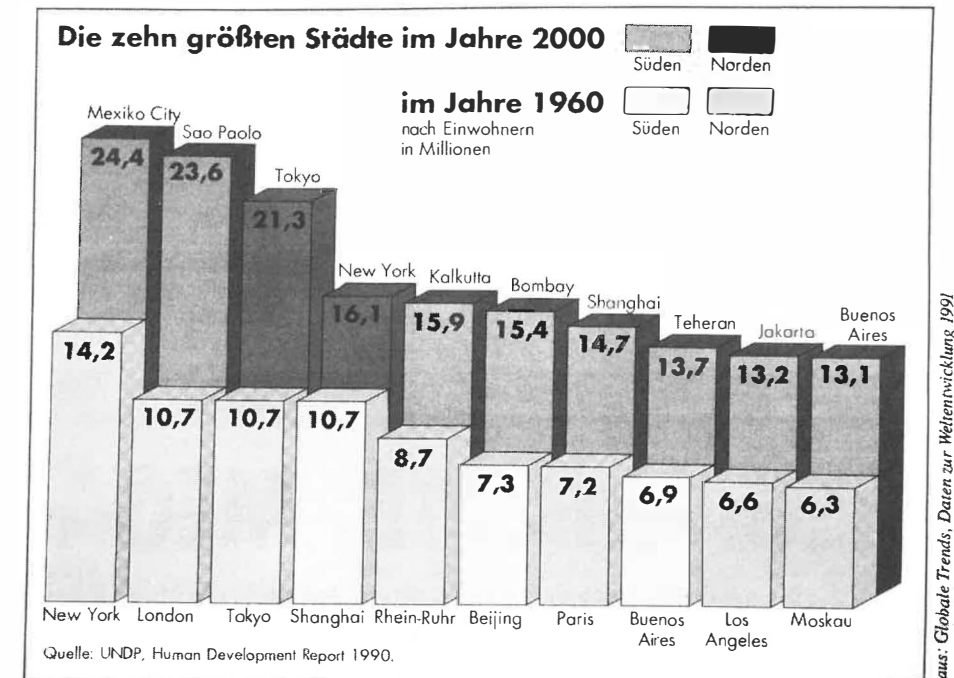


Abb. 1: Megastädte in den Jahren 1960 und 2000.

Es ist ein Phänomen der Geschichte, warum in der Neuzeit gerade Europa das relative Gleichgewicht der vorindustriellen Hochkulturen durchbricht und sich dramatisch nach vorne schiebt. Dabei löst die Industrialisierung des Nordens einen neuen Pendelschlag aus: Schon um 1850 gibt es in Europa ebensoviele große Städte wie im Rest der Welt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ziehen die jungen Industrieländer, zu denen sich nun auch Nordamerika gesellt, rasch davon, bis sie um 1900 die absolute Städte-Dominanz erreichen. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich von den rund 300 großen Städten auf der Welt 200 im Norden und 100 im Süden.

Mit der Industrialisierung einher geht die Kolonialisierung, die das europäische Stadtmodell weltweit verbreitet und gleichzeitig die Vitalität der außereuropäischen Stadtkultur bricht. Viele der traditionellen Zentren – etwa in Indien, in China und in der islamischen Welt – sinken zu Kolonialstädten herab und schrumpfen erheblich.

Nach 1900 läßt die Wachstumsdynamik der Industriestädte jedoch nach, während nun die Verstärkerung in Asien, Afrika und Lateinamerika an Fahrt gewinnt, – ein Prozeß, der sich mit der Entkolonialisierung in den 50er und 60er Jahren noch beschleunigt. So erreicht das Verstärker-Pendel um 1970 einen neuen Wendepunkt: mit etwa 1000 großen Städten holt der Süden den Norden wieder ein.



Abb. 2: World Cities – Morgenröte oder Abenddämmerung des spätkapitalistischen Städtebaus?

Danach stagniert die Zahl der Nord-Städte, während die Kurve im Süden steil in die Höhe schießt: 1990 gibt es dort schon 1500 große Städte und im Jahr 2000 werden es – sinnigerweise – etwa 2000 sein. Damit ist ein Verhältnis von 1:2 erreicht, das rasch weiter auf 1:3 und womöglich 1:4 steigen wird, – eine Dominanz der außereuropäischen Städte, die fast wieder der des 17. Jahrhunderts entspricht.

Die stürmische Urbanisierung erfaßt den Süden nicht gleichförmig. Nachdem Lateinamerika schon zur Mitte dieses Jahrhunderts Schauplatz einer intensiven Urbanisierung war, hat die globale Verstädterungswelle Afrika und Asien erst jetzt voll erfaßt. Dort wachsen gegenwärtig die Städte am schnellsten, wobei abzusehen ist, daß insbesondere Asien mit seinen bald 4 Milliarden Menschen die Zahl und Größe der Städte in völlig neue Dimensionen treiben wird.

Der Schwerpunkt der Weltverstädterung wandert also wieder dorthin, wo er schon in vorindustrieller Zeit beheimatet war: in den Süden. Es wird deutlich, daß die Städte-Dominanz Europas und Nordamerikas nur eine relativ kurze Phase war, die mit der Industrialisierung begann, die aber nun, in der post-industriellen Ära, zu Ende geht.



Abb. 3: Hoch und dicht – die ostasiatische High-Tech-Stadt (Hongkong).

3. Neue Stadttypen

Natürlich bringen die Pendelschläge der Weltverstädterung nicht nur quantitative Umbrüche, sondern auch qualitative Sprünge hervor. Wie zur Mitte des 19. Jahrhunderts, als plötzlich die junge Industriestadt auf dem Plan erschien, so stehen wir auch heute wieder mitten in einer städtischen Revolution, die eine ganze Reihe neuer Stadttypen hervorbringt: Global Cities und Megastädte, High-Tech-Städte und Hütten-Metropolen.

Dies alles sind neue Gebilde, die in der Geschichte kein Beispiel haben. Mit gewohnter Eurozentrik neigen wir dazu, diese neuen Städte als Fehlentwicklung einzustufen, weil sie sich von den richtigen, d. h. von unseren Stadtmustern deutlich entfernen. Sie sind zu groß, zu arm, zu hoch, zu dicht, zu häßlich – kurz: eine Zukunft zum Fürchten.

Vielleicht ist es in diesem Zusammenhang aber nützlich, sich an die junge Industriestadt des 19. Jahrhunderts zu erinnern, die für die meisten Bewohner eine Katastrophe war, wie die zeitgenössischen Berichte zeigen. Dennoch stieg dieser neue Stadttyp,

nachdem seine »Domestizierung« durch Stadttechnik und Planung halbwegs gelungen war, zu einem überaus erfolgreichen Stadtmodell auf.

Tatsache ist, daß noch niemand mit Sicherheit sagen kann, ob die neuen Äste, die der Städte-Stammbaum gegenwärtig treibt, lebensfähig oder zum Absterben verurteilt sind; ebensowenig, ob nicht auch dem einen oder anderen neuen Stadttyp eine ähnliche Karriere bevorsteht, wie sie einst die Industriestadt erfahren hat.

4. Global Cities

Der post-industrielle Strukturwandel, die Globalisierung von Produktion und Märkten bringt einen markanten Stadttyp hervor: die sogenannten »Global Cities«. Diese sind strategisch über alle Kontinente und Zeitzonen verteilt und zu Entscheidungszentren und Drehscheiben der globalen Wirtschaft geworden.

Diese wichtigen Punkte auf dem Globus sind nicht mehr automatisch die Hauptstädte großer Länder und auch nicht die weltoffenen Großstädte, die es schon früher gab. Vielmehr handelt es sich um hochspezialisierte Dienstleistungs-Komplexe, die auf historische Städte aufgesetzt (New York, London) oder künstlich geschaffen sind (Hongkong, Singapore) und die, mehr oder weniger losgelöst von einzelnen Ländern und Kulturen, die weltweiten Finanz- und Handelsströme steuern. Dies schließt ein, daß die Global Cities oft engere Beziehungen untereinander als zu ihrem eigenen Hinterland unterhalten, ja sogar, daß sie dieses kaum mehr brauchen.

Das über alle Grenzen vagabundierende Kapital und die transnationalen Konzerne haben ihre eigenen Gesetze: Konzentration und Konkurrenz, Profit und Prestige. Dies verlangt nach einem Städtebau und einer Architektur, die diesen Gesetzen entsprechen. So erzeugt die geballte Wirtschaftsmacht Großbauten mit einer nie gekannten Komplexität. Die Konkurrenz treibt die Türme der Konzern-Zentralen in immer neue Höhen, das Profitkalkül läßt Projekte ebenso schnell entstehen wie verschwinden. Prestige zeigt sich in einer opulenten Architektur, welche die Geldmacht versinnlicht und die »Corporate Identity« stärkt.

Die Global Cities mit ihrem unerschöpflichen Kapital sind zum Treibhaus einer »Global Architecture« geworden, die zunehmend alle Metropolen durchdringt. Die konfliktreiche Diskussion, die dies in europäischen Großstädten erzeugt, erleben wir gerade in Berlin. Aber auch die kleineren Städte werden von den Ausläufern der kommerziellen Welt-Architektur erfaßt. In den absteigenden Industrie-Städten, die oft verzweifelt nach einer neuen Rolle suchen, wird die Global Architecture fast beschwörend zelebriert, in der Hoffnung, damit auch eine neue Prosperität zu erzeugen.

5. Megastädte

Die bevölkerungsreichen, aber armen Schwesterstädte der Global Cities sind die berüchtigten Megastädte mit zehn, zwanzig oder mehr Millionen Einwohnern. Auch

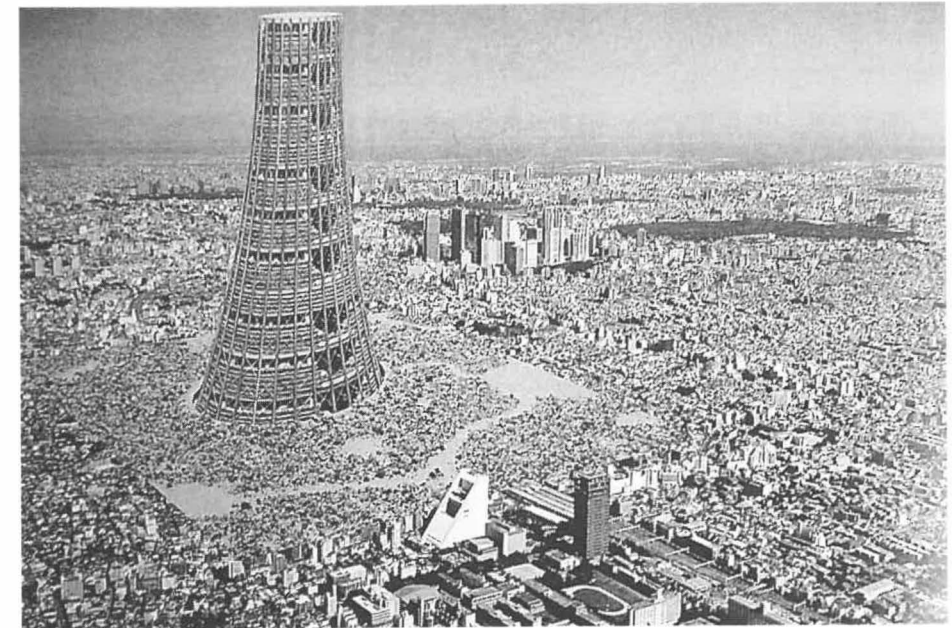


Abb. 4: Turmstadt – Megaprojekte in Fernost (Tokio).

diese Gebilde sind ein neuer Stadttyp, den es in der Geschichte bislang nicht gab. Wie bei den Global Cities, so weiß auch bei diesen Riesenstädten niemand, ob sie vermeidbar oder unvermeidbar, lebensfähig oder zum Scheitern verurteilt sind.

Die Megastädte sind sicher der spektakulärste neue Stadttyp des ausgehenden Jahrhunderts. In wenigen Jahren werden es 30 sein, davon liegen 25 im Süden (Asien, Afrika, Lateinamerika) und 5 im Norden (Nordamerika und Europa), hinzu kommen rund 300 Millionen-Städte. Es wird oft gefordert, das Wachstum der städtischen »Wasserköpfe« zu verhindern oder auf viele Zentren zu verteilen. Aber auch das ist ein europäisches Konzept, dem die Erfahrung aus allen strukturschwachen Ländern entgegensteht, wo sich fast gesetzmäßig extrem dominante Hauptstädte herausgebildet haben.

Es kann niemanden überraschen, daß mit der Weltbevölkerung auch die städtischen Knoten wachsen. Ebenso kann niemand objektiv und ohne Vorurteil sagen, ob die Bilanz einer 20-Millionen-Metropole wie Mexiko-Stadt günstiger oder ungünstiger ist als die von 100 Mittelstädten mit je 200 000 Einwohnern. In diesen ist die Negativseite der Verstädterung – etwa städtische Armut und Umweltbelastung – sicher unauffälliger, aber ohne Zweifel ebenso vorhanden.



Abb. 5: Megastädte – Stadtmonster oder »Sparstädte« (Sao Paulo).

In Wirklichkeit sind die Riesen-Metropolen viel eher »Sparstädte«, die mit geringen Ressourcen eine riesige Zahl von Menschen aufnehmen und über Wasser halten, die woanders kaum eine Chance hätten. Diese Süd-Metropolen mögen Bevölkerungsmonster sein, die Flächen- und Energiemonster sind nach wie vor bei uns in der hochentwickelten nördlichen Welt zu finden. Dies zeigt jeder direkte Vergleich: die angeblich »größte« Stadt der Welt Mexiko-Stadt (20 Mio. EW) hat etwa die gleiche Stadtfläche (1200 km²) wie Berlin (3,5 Mio. EW).

Ein Blick auf das Wachstum der Weltbevölkerung zeigt mit aller Klarheit, daß die Zukunft in den Städten, und zwar in den großen Städten, liegt. Das Katastrophen-Geraune, das sich bei diesem Thema oft durch unsere Medien zieht, stellt deshalb keinen originellen Beitrag dar. Ganz im Gegenteil sollten wir entschieden hoffen, daß das »Experiment Megastadt« gelingt, weil es sonst nur noch Raum für nahezu dramatische Migrations-Szenarien gibt.

6. High-Tech-Städte

Während Europa, bedingt durch das historische Erbe und andere Vorbehalte, die Global Architecture, die neuen Stadt- und Bau-Technologien nur zögernd übernimmt, greifen die Boom-Länder des Fernen Ostens mit ungebrochenem Zukunftsoptimis-



Abb. 6: Low-Tech-Städtebau – die informelle Moderne (Mexiko-Stadt).

mus zu. Kompromißlos auf den Fortschritt setzend, sind sie es nun, die das Projekt der Moderne vorantreiben, das in Europa in die Kritik und ins Stocken geraten ist.

Die Boom-Städte Ost- und Südostasiens – allen voran Hongkong und Singapur – sind heute die »schnellen Brüter« eines Städtebaus, der von der Erfindung neuer Stadtmodelle und Bautypologien lebt. Da dies kaum Rücksicht auf historische »Altlasten« nimmt, trifft diese Länder oft der Vorwurf, einen brachialen Städtebau zu betreiben, der das historische Erbe und die kulturelle Identität zerstört.

Das könnte jedoch ein Mißverständnis sein: die Identität der asiatischen Gesellschaften – insbesondere der chinesischen – ist möglicherweise so stark, daß sie der Stütze der alten Stadt weniger bedarf. Das gleiche Phänomen zeigt auch Japan, das sich – trotz oder gerade wegen seiner lebendigen Tradition – einen offenen und experimentellen Umgang mit der Stadt leistet.

Das Ergebnis des ungebremsten Bauens ist eine hochverdichtete und vertikale Stadt, die unsere Maßstäbe in jeder Hinsicht sprengt. Fast alles ist »high rise, high density«, vor allem die City, eine Art städtebaulicher Hochleistungs-Motor, für den eine ultra-moderne Architektur und Stadttechnik selbstverständlich sind.

Das Modell der vertikalen, hochverdichteten Stadt springt gegenwärtig auf ganz Ost- und Südostasien über. Dabei greift Japan am weitesten in die Zukunft, wo man mit Bau-Robotern, mit Turm- und Trichter-Städten bis hin zu Stadt-Inseln im Meer

experimentiert. Dabei erinnern manche Bilder an die Architektur-Phantasien, die es in früheren Jahrzehnten auch in Europa gab. Die Milliarden-Investitionen zeigen aber, daß es nun um die Realisierung geht. Die Bedingungen – Bevölkerungs- und Flächen- druck, Kapitalkonzentration und Technologiefortschritt – sind gegeben; ebenso die Herausforderung, mit einem innovativen Städtebau einen gigantischen Zukunfts- markt zu erobern.

Die vertikalen Städte nehmen vorweg, was auf alle dichtbevölkerten Wachstumsre- gionen zukommt: mit immer größeren Menschenmassen auf immer knapperen Flä- chen umzugehen. Auch deshalb werden in den Wachstumsländern die Weichen in Richtung auf eine kapital- und technologieintensive Stadt gestellt, um wertvolle Flä- che durch Höhe und Dichte zu ersetzen.

Die neuen High-Tech-Städte sind nicht mehr mit europäischen Maßstäben zu mes- sen, haben aber eine eigene Qualität: statt Geschichte wird hier Zukunft zelebriert, statt Harmonie die starken Kontraste, statt bürgerliche Beschaulichkeit die aggressive Konkurrenz und Vitalität. Das alles reflektiert die Aufbruchsstimmung der jungen Bevölkerung in diesen Ländern, wie auch das Interesse der Investoren, an diesem Auf- bruch teilzuhaben.

7. *Improvisierte Metropolen*

In anderen Regionen, die keinen vergleichbaren Wirtschafts-Boom erfahren, sehen die Städte wesentlich anders aus. Natürlich haben auch die ärmeren Süd-Metropolen einen modernen Kern, der dem der reichen Städte ähnelt. Typisch ist aber die gleichzei- tige Existenz einer riesigen, improvisierten Peripherie, in der die einkommensschwache Bevölkerung siedelt und baut.

Im Selbsthilfe-Städtebau sind auch diese Süd-Metropolen Laboratorien, wobei man auf die Erfahrung eines halben Jahrhunderts zurückblicken kann. Da es von Seiten der Planer und Architekten bis heute kaum einen brauchbaren Vorschlag gibt, wenn es um das Bauen mit knappen Ressourcen geht, haben sich die Massen emanzipiert und dort eine »informelle Moderne« geschaffen, wo der formelle Sektor versagt. So sind neue Formen des Low-Tech-Städtebaus entstanden, die sich nun weltweit verbreiten.

Die routinierten Praktiken der informellen Landnahme stehen der offiziellen Pla- nung an Effizienz kaum nach, sind dieser an Schnelligkeit aber weit überlegen. Dabei knüpfen die »modernen Spontansiedlungen« an zeitlose Archetypen des Bauens an, die bis zu einem gewissen Grad eine Antwort auf fehlende Planung und knappe Res- sourcen geben. Sie benutzen ganz selbstverständlich das Raster, wie alle schnellwach- senden Pionierstädte in der Geschichte. Auch die Häuser sind Archetypen, die es über- all gab und gibt: das kleine, wachsende Stadthaus in allen Varianten und Ausbaustu- fen. Selbst die informelle Bauweise ist heute in allen Süd-Metropolen fast gleich: ein mageres Betonskelett, ausgefacht mit Billig-Ziegeln oder Betonsteinen.



Abb. 7: Improvisierte Hütten- siedlung (La Paz).

Wie die Verstädterung und Metropolisierung, so hat auch das informelle Bauen die Planer und Architekten längst überholt. Während wir dies moderieren und beklagen, zieht die Karavane der freilaufenden Verstädterung unbeirrt weiter. Vielleicht ist ja dies- es Phänomen, wie es gelegentlich geschieht, tatsächlich nur noch mit städtischer Selbstbildung, mit fraktalen Strukturen oder mit der Chaos-Theorie erklärbar.

8. *Überlebens-Städte*

Einige Regionen werden von der neuen globalen Wirtschaft ganz übergangen. Dort wird auch die städtische Armut in aller Schärfe sichtbar, wobei es kaum etwas zu beschönigen gibt. Viele der schnell und ohne jede wirtschaftliche Basis wachsenden

Süd-Städte, insbesondere im desolaten Afrika, bestehen weitgehend aus Elends-Quartieren und Flüchtlingslagern. Auch diese Hütten-Städte sind ein neuer, extremer Stadttyp, für den es kaum Beispiele gibt.

Weil fast alle Bedingungen für das städtische Leben fehlen, bilden sich diese Städte halb-städtische (oder halb-ländliche) Strukturen aus, die eine prekäre Subsistenz ermöglichen. Niemand weiß, was diese völlig improvisierten Hütten-Metropolen, die oft mehrere Millionen Einwohner haben, überhaupt zusammenhält. Sie zeigen nur eins: die ungeheure Zähigkeit, mit der selbst völlig desolate Städte um ein Überleben kämpfen.

9. Neue Städte, neue Konzepte

Weniger die alternden Industrie-Städte des Nordens, sondern die Global Cities, die Megastädte, die High-Tech- und Low-Tech-Städte des Südens werden das Städte-Panorama des nächsten Jahrhunderts in entscheidender Weise prägen. Unser Verständnis für diese post-europäischen Stadttypen ist begrenzt, weil wir kaum Erfahrungen damit haben und weil sie sich drastisch von unserer Vorstellung, was eine Stadt ist oder sein sollte, entfernen.

Auch unsere Planung versagt in den Megastädten und improvisierten Metropolen, was die Frage aufwirft, ob diese schnellwachsenden, dynamischen Gebilde überhaupt noch zu steuern sind. Wie es scheint, folgen diese weniger den planerischen Kopfgeburten, sondern anderen – womöglich chaotischen – Regeln der städtischen Selbstbildung.

Wie die Wachstumsdynamik, so ist auch die Qualität dieser Stadtgebilde nicht mehr mit herkömmlichen Konzepten zu fassen. Auch hier sind wir in europäisch-traditionellen Bildern gefangen, in denen immer wieder die historische Stadt – etwa Siena – beschworen wird. Aber neue Stadttypen müssen mit anderen Augen gesehen werden, – eine Schwierigkeit, die wir schon mit New York und Brasilia hatten und die wir, noch viel stärker, mit den Global Cities, den Megastädten, den High-Tech- und Low-Tech-Städten des Südens haben.

Natürlich haben auch die neuen, schnellwachsenden Süd-Städte eine eigene Qualität, die aber kaum mehr etwas zu tun hat mit der geschichtsträchtigen Schwere europäischer Städte, mit ihren mittelalterlichen Stadtkernen und gründerzeitlichen Blockstrukturen, ihren Korridorstraßen und Bürgerhäusern – und dies alles, wenn möglich, als Gesamtkunstwerk geordnet und bewahrt.

Die post-europäischen Städte beziehen ihre Qualität – auch die ästhetische – aus anderen, nahezu gegensätzlichen Kategorien: aus ihrer ungezügelter Dynamik und aus den starken Kontrasten, aus dem Reiz der Unfertigkeit und Improvisation und aus der Offenheit, wohin die Reise geht. So stellen sie, trotz aller Probleme, auch eine Erneuerung und Herausforderung dar, ganz ähnlich derjenigen, die es im 19. Jahrhundert gab, als die noch unfertige Industriestadt auf dem Schauplatz erschien.

Und was sollen wir im Hinblick auf unsere eigenen Städte tun? Zunächst müssen wir akzeptieren: die europäische Stadt, noch vor wenigen Jahrzehnten weltweit bewundert und kopiert, ist wieder auf das Normalmaß einer regionalen Stadt-Variante geschrumpft, die Mühe haben wird, sich im dynamischen Umbruch zu behaupten.

Vor diesem Hintergrund ist es nur natürlich, daß sich die »alte Welt« mit ihrer alternden, von Zukunftsängsten geplagten Bevölkerung umso mehr an das historische Erbe hält. Das ist aber nur die halbe Lösung. Es scheint an der Zeit, auch den anderen, innovativen Strang unserer Stadtgeschichte wieder zu beleben, der auf neue Situationen mit kühnen Visionen geantwortet hat.

Stadt/Land III

Bei unserem gerafften, aber doch nicht einseitig ausgewählten Überblick hat sich eine ebenso eindeutige wie überraschende Tendenz herausgestellt: Wo eine Stadt gepriesen oder beschrieben wird, läßt man sie als Ansammlung von Bauwerken oder als Urzelle oder Mittelpunkt eines großen politischen Organismus erscheinen, nicht als Schauplatz der zahlreichen Aktivitäten der Bürger. Es wäre vor-schnell, wollte man schließen, daß die Antike diese Aspekte völlig übersieht. Natürlich gibt es Darstellungen städtischen Lebens in der Komödie oder in anderen Genera der hellenistischen griechischen oder lateinischen Dichtung (Theokrit, Herodas, Ovid), in der städtische Lebensart der ländlichen gegenübergestellt wird, wie denn auch die Wörter *ἄστυον* und *urbanus* einen bestimmten, vielfach als erstrebenswert angesehenen Lebensstil oder jedenfalls eine bestimmte Geisteshaltung charakterisieren. Es ist nicht erforderlich, hier die Bedeutungsentwicklung beider Wörter im Einzelnen zu verfolgen; es mag genügen, sich durch sie daran erinnern zu lassen, daß die Städte als Stätte der höheren Bildung, des Witzes, des geistigen Lebens gesehen wird; und wenn es auch zahllose Lobeshymnen auf das Landleben gibt, so bleibt *rusticus* eine abwertende Bezeichnung.

CARL JOACHIM CLASSEN, Die Stadt im Spiegel der *Descriptiones* und *Laudes urbium* in der antiken und mittelalterlichen Literatur bis zum Ende des zwölften Jahrhunderts (= Beitr. z. Altertumswissenschaft 2; 1986), S. 12f.

Hanns Adrian

Wohin geht die Stadtplanung?

1. Neue Tendenzen in der Entwicklung der Städte

Es besteht ein breiter Konsens darüber, daß die Städte nicht mehr wesentlich weiter in die Fläche wachsen sollten. In Hamburg wurde zum neuen Stadtentwicklungskonzept »STEK« neben einer Expansionsvariante eine Variante »Innere Verdichtung« vorgelegt: ein gutes Beispiel für viele andere. Innere Entwicklung ist in fast jeder Hinsicht stadtperipherem und noch mehr regionsperipherem Flächenwachstum vorzuziehen.

Der Widerstand gegen die Neuausweisung von Bauland am Stadtrand wächst. Er ist wirkungsvoll, wenn auch seitens der dort Wohnenden nicht immer uneigennützig. Mehr als durch alle Instrumente der regionalen Entwicklungssteuerung wird dadurch das Wuchern der Städte in die Fläche verhindert, wenn auch nicht immer und überall. Zwar treibt die damit verbundene Baulandverknappung die Grundstücks- und Mietpreise in den Großstädten in die Höhe, löst soziale und andere Probleme aus, schafft aber andererseits eine wirtschaftliche Basis für teures Recycling von Land und für die Verdichtung suboptimal genutzter Stadtbereiche.

In vielen Städten werden derzeit große Flächen für eine Neunutzung verfügbar: Bahnanlagen, Güterbahnhöfe, Häfen, Kasernen, Flughäfen, Industriegelände, Schlachthöfe. Nach einem Jahrhundert des fast ausschließlich peripheren, ringförmigen Wachstums der Städte wird es nun Stadtumbauten geben, die das Gesicht der Städte gewaltig und manchmal auch gewalttätig verändern werden. Die Neunutzung dieser Flächen kann als säkulare Chance begriffen werden und Städte tiefgreifend verändern. Neue Stadtstrukturen können aber auch bei achtloser Planung im Inneren der Städte auf traditionelle historische Strukturen treffen und dort zu schlimmen Konflikten führen.

Im 19. Jahrhundert gab es eine ähnliche Chance nach dem Schleifen der Befestigungsanlagen. Wie manche Städte diese Chance genutzt haben, ist bis heute bewundernswert. Der Ausbau des Wiener Rings hat der Stadt den Weg in die Zukunft geöffnet. Er wurde Standort für öffentliche Bauten.höchsten Anspruchs. In Frankfurt entstand auf der Fläche der Befestigungen neben wenigen Einbauten, wie beispielsweise der Oper, ein Grünring, der durch eine »Wallservitut« vor allen Eingriffen geschützt wurde. Er hat hundert Jahre später dem Bankenviertel Qualität gegeben.

Wie bisher kaum eine andere Stadt hat Paris die heutige Chance genutzt. Die »Grandes Projects« haben eine Dezentralisierung der hochangesehenen Bereiche der überla-

steten inneren Stadt in einer bewundernswerten Qualität eingeleitet. Daß sie immer wieder als selbsterrichtete Denkmale für François Mitterrand gelesen werden, zeigt, wie wenig Problembewußtsein bisher in den Köpfen verankert ist.

Anspruchsvolle Projekte in vielen Städten aus den 70er Jahren lassen Chancen, aber auch Gefahren erkennen. Neubebauungen auf den »Rückseiten« der Bahnhöfe wie in Hannover oder Düsseldorf waren weniger erfolgreich als erwartet. Der Mediapark in Köln kommt auf einem aufgegebenen Güterbahnhof viel langsamer voran als gedacht. Die Entwicklung in den Londoner Docklands hat schwere Rückschläge erlitten. Die Fläche der aufgegebenen alten Messe in Leipzig kann nur schwer vermarktet werden. Die Nachnutzung der EXPO-Insel in Sevilla gelingt offenbar nur sehr zögernd.

Fast alle Beispiele zeigen, wie schwierig »Implantationen« sein können. Sie lösen Abstoßreaktionen aus, ihr An- und Einwachsen gelingt oft nicht. Die Vermarktung eines so plötzlich auf den Markt kommenden Angebotes kann schwierig sein. Ziemlich sicher läßt sich sagen, daß Freimachung, Verkauf und Neunutzung großer innerstädtischer Flächen zur Sanierung öffentlicher Haushalte nicht viel beitragen kann.

An die Stelle persönlich verantwortlicher, in gesellschaftliche Wertmaßstäbe eingebundener Bauherrn treten überall in den Städten immer öfters »Entwickler«, die fremdes Geld mit höchstmöglichem Ertrag anlegen wollen oder Projekte nur erstellen, um sie möglichst rasch und gut zu verkaufen – wie irgendein anderes Produkt. Das führt zu strengen Wirtschaftlichkeitsmaßstäben, aber auch zu Architektur nach Marketinggesichtspunkten. Je größer die Projekte sind, und je mehr sie unter Zeitdruck geraten, desto mehr entfernen sie sich von traditioneller, feinkörniger, langsamer, ungleichzeitiger und aneignbarer Stadtentwicklung.

Die Städte sind an der Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit angelangt. Das hängt nicht nur mit ihrer Überschuldung, ihren rapide wachsenden Sozialausgaben und den hohen Transferleistungen für den Osten zusammen, sondern vor allem auch damit, daß mit jeder neuen kommunalen Investition der Unterhaltungsaufwand gewachsen ist und weiter wächst. In manchen Städten erreicht das Verلودern städtischer Einrichtungen, Straßen und Grünanlagen längst erschreckende Ausmaße.

Das wird zu neuen Denkansätzen führen, manche sind keineswegs ungefährlich. Gewiß kann ein größerer Teil der städtischen Funktionen Privaten überlassen werden. Wenn sich aber die öffentliche Hand so weit aus der Verantwortung zurückzieht, wie derzeit gelegentlich gefordert wird, so könnte die Stadt vom »Lebensraum für alle« zu einem Konglomerat aus Renditeobjekten degenerieren, aus dem diejenigen ausgegrenzt werden, die zum »Ertrag« zu wenig beizutragen scheinen. Die Neudefinition der Grenzen zwischen öffentlicher und privater Verantwortlichkeit wird die Rückkehr zu einfachen Erschließungsmustern erzwingen.

2. Neue Leitbilder – Alte Instrumente

Seit eh und je verbreiten sich in Zyklen neue Leitbilder. Sie sind gefährlich, vor allem dann, wenn sie auf monokausalen Analysen beruhen, ein Phänomen also nur aus einer Ursache heraus erklärt wird. Rezepte im Städtebau enttäuschen ihre Autoren fast immer, weil »Stadt« ein so hochkomplexes System ist, daß sich einfache Ursachen-Wirkungs-Ketten nicht herauspräparieren lassen. Viele der heute diskutierten Denk- und Handlungsansätze weisen in die richtige Richtung. Nur darf man von ihnen nicht erwarten, daß sie alleine alles zum Besseren wenden:

2.1. Robuste Strukturen

Die am Stück geplanten und erstellten großen Neubausiedlungen mit ihren nach Belichtungsgesichtspunkten, Grünzusammenhängen, wirtschaftlicher Bauweise und auch städtebaulich-räumlich manchmal ambitionierten Grundrissen haben sich oft als unflexibel, langweilig und durch ihre geringe Funktionsvielfalt als instabil erwiesen.

Überall werden derzeit in städtebaulichen Wettbewerben Rasterstrukturen prämiert, in München-Riem ebenso wie in der Innenstadt von Chemnitz oder in der neuen Wohnsiedlung am Kronsberg in Hannover. Die Ausweisungen in den Bebauungsplänen können dabei auf wenige Festsetzungen beschränkt werden.

Die Rückkehr zum System von Straße, Block und Parzelle könnte sich leicht als ein nostalgischer Traum erweisen. Große Investoren können damit nicht viel anfangen. Unbestreitbar richtig ist es aber, Erschließungsstrukturen zu wählen, die nach und nach aufgefüllt werden können, die Nutzungsmischung erlauben, Feinkörnigkeit nicht ausschließen, urbane Stadträume entstehen lassen, die öffentlichen und privaten Raum sauberlich voneinander scheiden und die auch von einer zu neuerlichem Stadtumbau veranlaßten Generation noch akzeptiert und weiter verwendet werden können. Stadtentwicklung muß heute wieder viel mehr als Prozeß begriffen werden und Stadtplanung als Prozeßsteuerung.

2.2. Ökologisches Bauen

Ziel ist die »Sustainable City«, die nachhaltige Stadt. In den Städten dürfen die natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft nicht einfach verbraucht werden. »Wir haben sie nur geliehen«. Maßnahmen genügen nicht, die eher geeignet sind, guten Menschen ein gutes Gefühl zu vermitteln, als daß sie nennenswerte Wirkung entfalten könnten. Während Flächen von gigantischem Ausmaß bei neuen Shoppingcenters, bei der Anlage künstlicher, abgedichteter Seen und bei kunststoffbelegten Sportflächen versiegelt werden, schreiben Gemeinden die unglaublichsten Petitesse in völlig überfrachten Bebauungsplänen fest. Manchmal entstehen aus eingeschränkter Sicht ungewollte Nebenwirkungen: Das Versickern von Straßenwasser in Mulden und Rigolen im Stra-

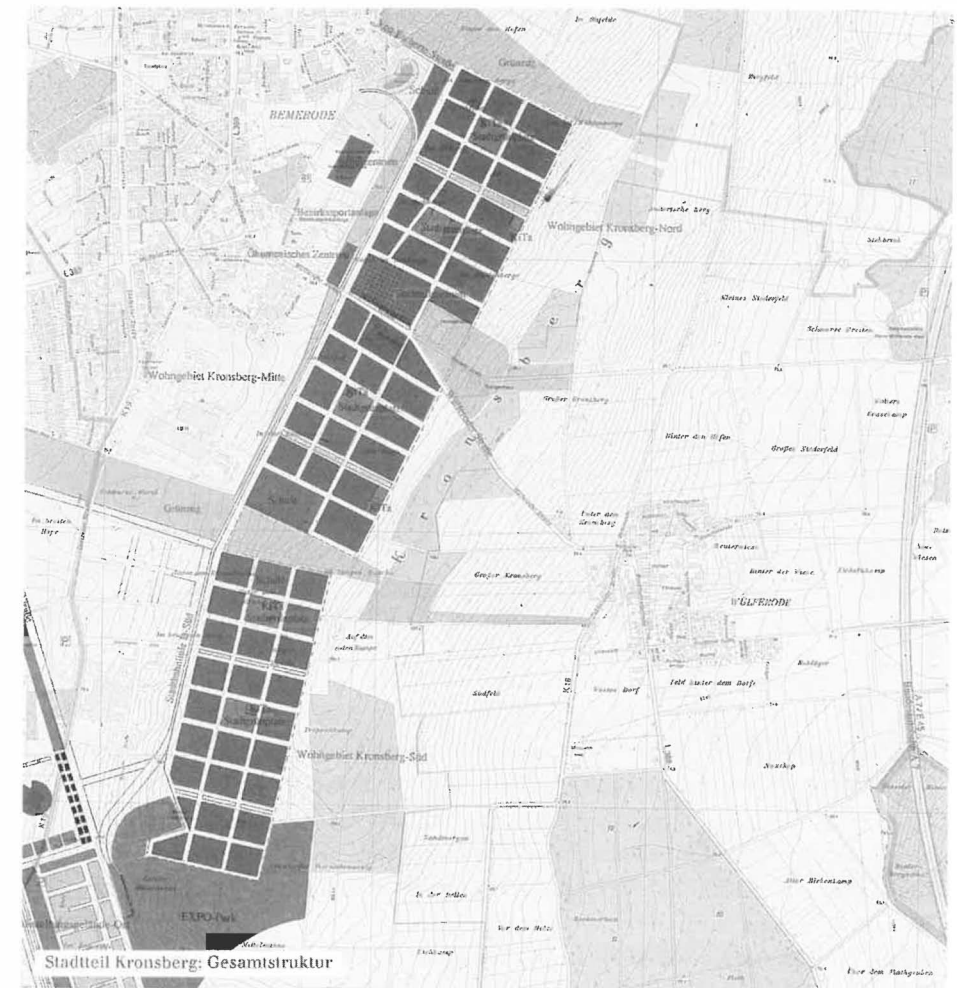


Abb. 1: Hannover; neuer Stadtteil Kronsberg, Gesamtstruktur. »Einfaches rasterförmiges Erschließungsnetz erlaubt große Flexibilität.«

ßenraum führt zu absurd breiten Straßen und damit zu unsinnigem Landverbrauch.

Ökologische Stadtentwicklung ist nur durch breit angelegte und priorisierende Planungsstrategien zu erreichen, die alle Bereiche kommunalen und staatlichen Handelns umfassen. Hier liegt ein Problem der sich immer mehr zersplitternden Behörden- und Zuständigkeitsstrukturen, in die zunehmend Mitarbeiter einziehen, deren Ziel es mehr ist, ihr spezifisches Anliegen weiterzubringen, als effiziente Lösungen zu finden. Die Neunutzung ehemals bebauter Flächen ist unter ökologischen Gesichtspunkten fast immer richtig.

2.3. Nutzungsmischung

Von der Aufhebung der fälschlich der »Charta von Athen« angelasteten Segregation der Funktionen und Nutzungen in der Stadt versprechen sich viele die »Stadt der kurzen Wege« und Rückkehr zu Urbanität und Sicherheit. Funktionstrennung ist in aller Regel durch den Markt bewirkt. Die »Fraktionierung« der Funktionen und Nutzungen in der Stadt muß durch Planung und ihre Instrumente bekämpft werden.

Es ist erschreckend, daß derzeit gleichzeitig mit fast rührendem Glauben an die Wohltaten der urbanen Mischung ein gigantisches Auseinanderreißen urbaner Funktionen erfolgt, ohne daß es dagegen nennenswerte Proteste gibt. Die Shoppingcenters auf der grünen Wiese, der neu entstehende Industriegürtel an der Peripherie der Regionen und das Abwandern der Besserverdienenden in den »Speckgürtel« verbrauchen nicht nur in unvertretbarem Maße Flächen, sondern führen auch in dauerhafte Autoabhängigkeit.

Funktionsmischung mag man dadurch anstreben, daß in den Bebauungsplänen Flickenteppiche verschiedener Ausweisungen festgesetzt werden – um den Preis oft fast totaler Inflexibilität. Sogar der Einbau von Läden im Erdgeschoß läßt sich erzwingen, allerdings nicht die Nachfrage danach. Sie ist marktabhängig. Stadtplaner laden sich hier eine ökonomische Verantwortung auf, die sie nicht tragen können. Durch die Ausweisungen können bei Planungskontinuität abgesicherte Teilmärkte entstehen, wodurch Land für verschiedene Nutzungen zu jeweils angemessenen Preisen bereitgestellt wird.

Nostalgisch immer wieder beschworene frühere Mischnutzungsmodelle wie die »Kreuzberger Mischung« beruhten auf einem unter damaligen Rahmenbedingungen ökonomisch optimierten Bautypus. Erst oberhalb der Beletage glaubte man, gut wohnen zu können. Damit stand das Erdgeschoß für Läden zur Verfügung. Denen, die im Hinterhaus wohnten, durfte es nicht viel ausmachen, daß dort Werkstätten mit ihren Lieferbedürfnissen und Emissionen untergebracht wurden.

Es ist eine gefährliche Illusion, zu glauben, daß allein durch Ausweisung von dichter Blockbebauung und Mischgebiet oder gar durch die Aufhebung der Baunutzungsverordnung Nutzungsvielfalt und Urbanität zurückkehren könnten. Hierfür müssen neue, kluge und differenzierte Baustrukturen erfunden werden, die Nutzungsvielfalt, Wohnqualität und Brauchbarkeit für gewerbliche Nutzungen miteinander verbinden. Sie sind durch allgemein wirkende Bebauungspläne nicht mehr zu erreichen.

Ein neuer Weg zeichnet sich in differenzierten Gebäudeplanungen ab, die durch »V+E-Pläne« und »städtebauliche Verträge« genehmigt werden.

3. Public Privat Partnership

Im Normalfall wurden bisher Neubaugebiete mit Bebauungsplänen überzogen, die den Gemeinden das Recht geben, die Erschließungskosten mit den Anliegern abzu-



Abb. 2: Maastricht. Bonnefontenmuseum und Uferpromenade als sympathieschaffende Elemente.

rechnen. Alle übrige Infrastruktur mußte von den Gemeinden finanziert werden. Sie sind dazu immer weniger in der Lage.

Seit Erlaß des Bundesbaugesetzes hat es immer wieder Anläufe gegeben, die Wertgewinne bei der Ausweisung von Bauland zur Finanzierung der Infrastruktur zu nutzen. Es kam zwar nicht zu einer generellen Regelung, es haben sich aber Verfahren herausgebildet, die eine wenigstens teilweise Abschöpfung im Einzelfall ermöglichen. Am einfachsten ist es, wenn die Gemeinde frühzeitig das Land aufkauft und es nach Ausweisung und Erschließung zu höherem Preis wiederverkauft. Die Ausweisung als Entwicklungsgebiet erlaubt eine legale Abschöpfung.

Mit dem »städtebaulichen Vertrag« können die Gemeinden die Entwicklungsträger verpflichten, im Gegenzug zur Baulandausweisung Infrastruktur zu finanzieren. Die Gefahren dieses Verfahrens liegen auf der Hand. Man kann es leicht zu Baulandausweisung gegen Geld umfunktionieren. Es kommt zu unsinnigen Ausweisungen, nur weil jemand dafür irgend eine besondere Leistung in Aussicht stellt. In Münster/Westfalen soll ein Shopping-Center deswegen entstehen, weil ein Bauträger verspricht, darüber ein Sportstadion zu bauen. In vielen Fällen wurden durch die städtebaulichen Verträge Mehrkosten ausgelöst, die die öffentliche Hand durch erhöhte Zuschüsse im geförderten Wohnungsbau trägt. Die Abschöpfung bestand dann nur darin, Mittel aus der Wohnungsbauförderung in die Investitionshaushalte zu übertragen.

Bei großen Projekten in der inneren Stadt sind auch reiche Gemeinden in aller Regel nicht mehr in der Lage, die Vorleistungen zu erbringen, die eine Neunutzung erst ermöglichen. Nur durch Einsatz privaten Kapitals können die Flächen vorbereitet werden. Das funktioniert nur, wenn sich das ganze Projekt »rechnet«. Der Wert der neu zu nutzenden Flächen muß durch die Vorinvestitionen so steigen, daß sie sich daraus finanzieren lassen. Hierin liegt eine große Gefahr. Investoren und Träger werden versuchen, möglichst dichte Bebauung zugestanden zu bekommen, um den Grundstückswert nach oben zu treiben. Dies hat schon bei vielen Projekten der 70er Jahre ins Desaster geführt. Die so begründeten sehr dichten Bebauungen der damaligen Zeit trafen auf wenig Akzeptanz.

Kein unabänderlicher Lehrsatz kann sein, daß große Neunutzungsprojekte ohne öffentliches Eingreifen auskommen müssen. Auch die Sanierung alter Stadtteile kam ohne Zuschüsse nicht aus. Dennoch war sie volkswirtschaftlich ein großer Erfolg. Besonders absurd ist es, wenn der Staat glaubt, beim Verkauf seiner Grundstücke stets maximale Gelderträge erzielen zu müssen und dafür bereit ist, schlechten Städtebau zu verantworten.

Struktur, Dichte, Nutzung und architektonische Qualität stadtverändernder Projekte kann nicht nur aus dem erforderlich scheinenden Ertrag von Investitionen hergeleitet werden. Ausweisungen müssen sich aus gesamtstädtischen Zielen und Erwägungen ergeben. Der Zwang zur Refinanzierung darf auf keinen Fall dazu führen, daß Qualitätsgesichtspunkte in den Hintergrund treten oder daß inkompatible Strukturen in die Städte implantiert werden.

Aus dem Versuch, große Projekte – wie zum Beispiel die Tieferlegung einer Bahnstrecke (Stuttgart) oder die Verlegung einer Messe (Leipzig, München) – durch den Verkauf freiwerdender Grundstücke zu finanzieren, kann sich nicht nur ein Zwang zu völlig übersetzter Baurechtsausweisung ergeben, sondern es entsteht möglicherweise auch ein gefährlicher Zeitdruck. Ob und wann nämlich die Vermarktung der Flächen zu den errechneten hohen Preisen tatsächlich gelingt, ist sehr stark vom Konjunkturverlauf und anderen Faktoren abhängig. Sehr leicht kann es dazu kommen, daß die Flächen an unseriöse Entwickler und Investoren vergeben werden oder daß schlechter oder gar falscher Städtebau in Kauf genommen wird, nur um die Grundstücke zeitgerecht verkaufen zu können.

In Leipzig sollte die Vermarktung der sehr gut gelegenen Flächen der alten technischen Messe mit weit mehr als einer halben Milliarde zur Finanzierung des Neubaus beitragen. Der Verkauf zu den erwarteten Preisen gelang nicht rechtzeitig, so daß die Stadt die Flächen zunächst selbst erwerben mußte.

In mehreren ehrgeizig geplanten neuen Wohngebieten in Deutschland wurde erwartet, daß die Grundstücke so rasch und teuer verkauft werden könnten, daß daraus der rechtzeitige Bau der Infrastruktur zu finanzieren wäre. Durch die schwache Nachfrage im Wohnungsbau gelingt dies derzeit jedoch nicht. Die Städte haben jetzt die



Abb. 3: Paris, Rive Gauche. »Neue Nationalbibliothek auf aufgegebenem Eisenbahngelände«.

Wahl: Werden die Grundstückspreise gesenkt, geht die ursprüngliche Rechnung nicht mehr auf; macht man Abstriche an den hochgesteckten Zielen, könnte man sich blamieren; wartet man ab, muß man mit Zwischenfinanzierungen einspringen.

Die Rolle, die dem privaten Entwicklungsträger im Prozeß der Planung, der Durchführung und der Vermarktung vertraglich zugewiesen wird, bestimmt das Ergebnis maßgeblich.

4. *Entwicklungsstrategien*

Viele Städte stehen durch den Umstieg von ständiger Stadterweiterung an den Rändern auf die Nutzung freiwerdender Flächenpotentiale im Inneren an einem Wendepunkt ihrer Entwicklung. Nur wenige Städte haben bisher umfassende Konzeptionen dazu erarbeitet. Weil es häufig nicht gelingt, die Flächen zeitgerecht und zu akzeptablen Bedingungen zu mobilisieren, sehen sich die Verantwortlichen – oft wider besseres Wissen – gezwungen, daneben nach wie vor Flächen am Stadtrand zu erschließen. Der Bund und seine ehelichen, unehelichen und seine verstoßenen Töchter tragen in großem Maße Verantwortung für diesen ökonomischen und ökologischen Unfug.

Die neu zu entwickelnden Flächen liegen zwar häufig günstig im Stadtgebiet. Selten ist ihre Lage aber so angesehen, daß sie die ihnen zugedachte Aufgabe erfüllen können



Abb. 4: Paris, Parc la Vilette; ehemalige Rinderhalle. »Spurensicherung«.

und bei anspruchsvoller Nutzung ohne Schwierigkeiten zu vermarkten sind. In sehr vielen Fällen muß der neue Standort erst »gemacht« werden. Durch geeignete Entwicklungsstrategien und Marketing muß er so vorbereitet werden, daß er interessante Investitionen anzieht. Dabei haben sich interessante Strategien herausgebildet:

- Es wird auf maximale Ausnutzung verzichtet zugunsten von Grünflächen oder Parks hoher Qualität. Auf diese Weise wird frühzeitig Akzeptanz erreicht und eine »Adresse« gebildet.
- Es werden Elemente eingefügt, die als Zeichen für ein schönes Quartier gelesen werden, zum Beispiel Alleen und Promenaden.
- Staat oder Stadt bekennen sich zu dem Standort, indem sie dort wichtige und angesehene öffentliche Gebäude erstellen.
- Es werden frühzeitig Wohnungen gebaut, deren Bewohner mit der Aneignung beginnen. Sie verteidigen den Standort später gegen Angriffe.
- Anspruchsvolle Architektur oder besondere Ziele, beispielsweise ökologisches Bauen, werden in Marketingstrategien eingebaut.

Beispiel: Maastricht

Eine aufgegebene Industriefläche am Ufer der Maas wurde neu bebaut. Erstes wichtiges Projekt ist das von Aldo Rossi entworfene Bonefant-Museum. Eine baubestan-



Abb. 5: Manhattan, Westside; »Park und Promenade um Adresse zu machen«.

dene Uferpromenade mit zauberhaftem Blick auf die Stadt flankiert das neue Quartier. Die von Jo Conen entworfene einfache und »robuste« Bebauungsstruktur füllt sich mit Wohnungen und Gewerbe.

Beispiel: Paris, Rive Gauche und Parc de Bercy

Brachgefallene Eisenbahngelände beidseits der Seine oberhalb der Stadtmitte wurden neu bebaut. Ein aufwendiger Park (Parc de Bercy) und schöne baumbestandene Promenaden entlang der Seine entstanden. Es muß als ein Zeichen ungewöhnlicher Entschlußkraft gesehen werden, daß das Finanzministerium aus dem Louvre in ein aufregendes Gebäude in diesem Bereich verlegt werden konnte. Die neue Nationalbibliothek am linken Seineufer ist als wichtiges Zeichen aus der Stadt sichtbar. Eine Sportarena, »Omnisport«, führt viele Leute an den neu entwickelten Ort.

Beispiel: Paris, La Villette

Kern eines ausgedehnten neugewonnenen Schlachthofgeländes ist ein große Aufmerksamkeit erregender, wenn auch nicht sehr gut nutzbarer Park (Architekt: Tschumi) mit einem aufwendigen Museum. Ein Konservatorium und ein Konzertgebäude wurden hier angesiedelt. Die sorgfältig wiederhergestellte ehemalige Rinderhalle wurde zur Veranstaltungshalle und macht die Geschichte des Ortes sichtbar. Der umgebende Stadtteil erfährt eine gewollte und wirksame Aufwertung.

Beispiel: Manhattan, Battery Park

Frühere Hafengebäude wurden mit dem Aushub des World-Trade-Centers aufgefüllt. Neben sehr aufwendig gestalteten Bürogebäuden (World Finance-Center), wurden in wunderbarer Lage sehr attraktive Wohnungen gebaut. Es entstanden Uferpromenaden, ein zum Wasser hin geöffneter Park und ein Segelhafen; im dicht bebauten Manhattan ungewöhnliche Attraktionen.

Beispiel: Köln, Mediapark

Das Projekt wurde von vornherein einem Marketingkonzept unterworfen: Der Wettbewerbsentwurf von Helmut Zeidler war nicht nur auf Goldpapier gezeichnet, sondern bemühte sich auch in allen seinen Inhalten von vornherein um Akzeptanz. Erster Schritt war die Anlage eines künstlichen Sees (mit darunterliegender Tiefgarage) mit Grün und Platzflächen. Frühzeitig begann der Bau von Wohnungen. Die Entwicklung der übrigen Bebauung geht langsamer voran als eingeschätzt.

Bei allen großen Projekten der inneren Entwicklung treten intensive Wechselbeziehungen zwischen umgebender Stadt und Implantat auf. Sie können in höchstem Maße konfliktreich sein. Kompatibilität zwischen beiden herzustellen, ist eine der schwierigsten Aufgaben überhaupt. In der umgebenden Bebauung gibt es in aller Regel fest begrenzten öffentlichen Raum, kleine Parzellen mit vielen Eigentümern, die mit dem Stadtteil fest verbunden sind, sich verändernde Nutzungen, Ungleichzeitigkeit und Vielfalt.

Es hat nichts mit konservativer Feigheit zu tun, wenn man Elemente »verträglicher« und traditioneller Stadtentwicklung nutzt, um urbane Kontinuität herzustellen. Es war ein Fehler der 70er Jahre, völlig neue Elemente mit anderen Erschließungssystemen und damit Machtstrukturen und Eigentümer in Stadtteile einzufügen, die aus irgendeinem Grunde aus dem städtischen Kontext ausgespart geblieben waren.

Die Bebauung solcher Gebiete der inneren Stadterweiterung kann sich über lange Zeiträume hinziehen. Sie muß in kleinen Portionen erfolgen, so wie Nachfrage am Markt besteht. Erfolgt die Bebauung zu schnell, so wird Aneignung erschwert oder gar ausgeschlossen. Wird über die Nachfrage hinaus gebaut, zum Beispiel wegen eines Konjunkturtales, so kann es zu spekulativen unseriösen Investitionen kommen oder gar zu Leerständen. Sie werden als Mißerfolg gewertet und können das Ansehen eines ganzen Gebietes nachhaltig stören.

Die komplizierten und oft risikoreichen Finanzierungsstrukturen enthalten immer die Gefahr, daß zu schnell entwickelt werden muß. Doch ist nicht nur die Fähigkeit zur Schnelligkeit erforderlich, sondern mehr noch der Mut, langsam zu sein.

Johann Jessen

Stadtplanung – eine lernende Disziplin?

Ob und in welcher Weise lernt die Stadtplanung? Nach welchen Kriterien entwickelt sich das inhaltliche, konzeptionelle und methodische Repertoire des Faches? Gibt es einen gesicherten Wissensfundus oder Erfahrungsschatz, auf dem es aufbauen kann, um für zukünftige Aufgaben gerüstet zu sein? Es geht dabei nicht um das individuelle Lernen von Stadtplanern, nicht um Ausbildungs- und Weiterbildungsfragen, sondern um die Frage nach Fortschritt in der Stadtplanung. Dieser Frage nähert sich der Beitrag aus drei Richtungen: Wie beurteilen Stadtplaner die Lernfähigkeit des eigenen Faches? (I) In welchen gesellschaftlichen Kontexten erfährt Stadtplanung inhaltliche und methodische Entwicklungsschübe? (II) Mit welchen Instanzen hat sich das Fach ausgestattet, um bewußt Lernprozesse zu organisieren? (III).¹

I

Selbst die heftigsten Kritiker von Schul- und Apparatedizin werden nicht bestreiten, daß ärztliche Kunst durch medizinische Forschung ständig Fortschritte macht. Diagnosen werden genauer, Therapien verlässlicher und verträglicher. Krankheiten können geheilt werden, die zuvor als unheilbar galten. In einem dem Städtebau benachbarten Fach, dem konstruktiven Ingenieurbau, darf man wohl ebenfalls davon ausgehen, daß sich der Wissensfundus des Faches durch Experimente, Forschung und Bauerfahrung kontinuierlich verbreitert hat. Das Resultat jenseits aller Kunstfehler und Irrwege: immer leistungsfähigere Materialien, ausgeklügeltere Berechnungsverfahren, kühnere Konstruktionen, kürzere Planungs- und Bauzeiten.

In Stadtplanung und Städtebau liegen die Dinge offensichtlich komplizierter. Sie stehen nicht im Ruf, durch immer großartigere und eindrucksvollere Leistungen wachsende öffentliche Anerkennung zu erfahren. Bürger, befragt, was sie vom Fortschritt im Städtebau hielten, wären vermutlich entweder irritiert oder würden, die historischen Altstädte vor Augen, eher das Gegenteil, Rückschritt, erkennen wollen. Auch unter Stadtplanern selbst schwankt das Meinungsbild zur Lernfähigkeit ihrer Disziplin. Sie halten je nach Kontext und eigener Erfahrung die Stadtplanung für lernfähig oder auch nicht. Einen Fortschritt bestreiten diejenigen, die an der Stadtplanung

¹ Für die Veröffentlichung überarbeiteter und geringfügig erweiterter Vortrag auf dem Symposium »Stadt als Perspektive« am 8. Mai 1996 an der Universität Stuttgart. Für Hinweise und Kritik danke ich Robert Lemmen, Walter Siebel und Uwe-Jens Walther.

- ihre Abhängigkeit von *modischen Strömungen* betonen. Da sich städtebauliche und architektonische Konzepte nach dem Gesetz von Teenagermoden (Hauptsache anders als die alten) verändern würden, dürfe man nach Fortschritten nicht suchen wollen;
- die dienstbare *Magd* beklagen. Da Stadtplanung nur ökonomischen und politischen Imperativen folgen könne, fehle ihr die Selbständigkeit als Grundvoraussetzung des Lernens. Fortschritt der Disziplin ließe sich dann allenfalls zynisch als die allmähliche Einsicht in diese Tatsache definieren.
- die *Kasuistik* für das Entscheidende halten, wonach jedes Planungsproblem sich von Fall zu Fall anders darstelle. Danach könne es nur gute oder schlechte Lösungen für den konkreten Einzelfall geben. Der Akkumulation und Übertragung von Erfahrung auf andere Fälle, kurz der Verallgemeinerung von Wissen seien enge Grenzen gesetzt.

Vermutlich hat sich jeder Stadtplaner schon in ähnlicher Weise geäußert, wenn es um die Frage ging, was Stadtplanung ausmacht. Wie alle Klischees halten sich auch diese so hartnäckig, weil sie Wahrheit enthalten. Wer wollte bestreiten, daß ökonomische Zwänge, politische Vorgaben, aber auch Modeströmungen Stadtplanung maßgeblich beeinflussen und lokale Ausformungen der Planungsprobleme den Gestaltungsrahmen für Planung stark festlegen.

↙ Gleichzeitig gehen Stadtplaner in ihren Wertungen wie selbstverständlich davon aus, daß Stadtplanung eine lernende, lernfähige Disziplin ist: etwa dort, wo Konzepte und Strategien im nachhinein, quasi im kollektiven Rückblick, als Fehlschlag oder aber eben auch als Erfolg bewertet werden. Gemeint sind hier nicht individuelle städtebauliche Kunstfehler, handwerkliche Schnitzer oder das planerische Tapsen in »Denkfallen« (Schönwandt) und dergleichen, sondern Grundorientierungen in den Zielen und Mitteln. Um einige Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit zu nennen:

- Die einseitige Erhöhung der Erreichbarkeit der Innenstädte für motorisierten Individualverkehr durch autobahnähnliche Trassen in den sechziger Jahren, die Fußgänger und Fahrradfahrer in Tunnel und auf Brücken schickt und ein überreiches Angebot an Parkplätzen in immer größeren Tiefgaragen und Parkhäusern bereithält, gilt den meisten Stadtplanern heute im Rückblick als Fehler.
- Ähnlich bewertet wird der normgerechte Ausbau von Ortsdurchfahrten im ländlichen Raum, die den Dörfern ihre besondere ortstypische Eigenart genommen hätten.
- Der Wohnungsbau in den Großsiedlungen, zumindest soweit er Familien mit Kindern in Hochhäuser unterbringt, wird als Fehler gesehen, da das Wohnen im Hochhaus den Familienalltag mit kleinen Kinder unnötig erschwert.

Diese Reihe ließe sich ohne Mühe verlängern. In vielen Fällen sind späteren Einsichten die Taten gefolgt. Stadtplanung hat mit Fehlerkorrektur reagiert; durch Rückbau innerstädtischer Haupterschließungsstraßen, Dorferneuerung und die Nachbesserung von Großsiedlungen usw.

Nun wird keiner die Stadtplanungsgeschichte der Bundesrepublik nur als eine Geschichte von Fehlschlägen sehen. Umgekehrt gibt es genügend städtebauliche Konzepte der Vergangenheit, die als Erfolge gelten, wenn auch selbstverständlich nicht in jedem Einzelfalle oder gar in vollem Umfange. So besteht breiter Konsens, daß die Modernisierung der Gründerzeitviertel in den letzten 20 Jahren eine Strategie war, mit der es den Großstädten gelungen ist, die Bausubstanz zu erhalten, die Wohnqualität in der Innenstadt zu verbessern und die Quartiere zu stabilisieren. Ebenfalls die Einrichtung von Fußgängerzonen und die Sanierung der Altstadtkerne usf. haben im nachhinein breite Zustimmung erfahren. Unter »Erfolgsstory« firmieren auch die flächenhafte Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung.

Fortschritt in der Stadtplanung zu verorten, wird nicht dadurch einfacher, daß die Bewertung städtebaulicher Epochen und ihrer gebauten Zeugnisse aus bekannten Gründen bisweilen extremen Schwankungen unterliegt: die Stadt des 19. Jahrhunderts: fünfzig Jahre lang Schreckensbild, inzwischen seit über zwanzig Jahren Vorbild, nicht für alle Stadtplaner, aber für viele. Die an der historischen Stadt orientierten Wiederaufbauplanungen in Freiburg, Freudenstadt und anderswo, von den Zeitgenossen als rückständig geschmäht, werden heute gemeinhin geschätzt, während die seinerzeit als weitsichtig gelobten Wiederaufbauplanungen, die der städtebaulichen Moderne in besonderer Weise verpflichtet waren, heute oft als zweite Stadtzerstörung bewertet werden.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang zunächst nicht, ob die fachliche Qualifizierung als Fehlschlag oder Erfolg richtig ist oder nicht, sondern daß man sehr selbstverständlich in diesen Kategorien denkt. Indem die Erschließung der Innenstädte durch den Bau breiter Schnellverkehrsstraßen, um ein Beispiel herauszugreifen, als Irrtum charakterisierbar ist, wird zugleich damit die Aussage getroffen, daß generell ein anderes Innenstadtkonzept, das ohne autobahnähnliche Trassen und mit weit weniger Parkhäusern auskommt, eine realistische Option gewesen wäre. Mit einer positiven Bewertung wird behauptet, daß eine ganz andere Strategie, z.B. für die Gründerzeitviertel die forcierte Umnutzung des Bestandes zu Büros oder kompletter Abriß und Neubau genauso möglich gewesen wäre. Von Fehlern kann nur sprechen, wer ihre Vermeidung für eine denkbare und realistische Option hält. Solche immer wieder aufgestellten Fehler- und Erfolgsbilanzen unterstellen Irrtum als möglich genauso wie die Möglichkeit, ihn zu vermeiden und damit die Chance zu lernen.

Wie ambivalent und fragil das Verhältnis von Stadtplanern zur Lernfähigkeit ihres eigenen Faches und die Selbstinterpretation zwischen Allmacht und Ohnmacht ist, hat sich zuletzt paradoxerweise in den geradezu beschwörenden *Lernappellen* gezeigt, die westdeutsche Stadtplaner in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung an die Stadtplaner in den Städten der neuen Bundesländer gerichtet haben. Darin wurden die Kollegen beschworen, doch bitte die Fehler und Versäumnisse der westlichen Stadtplanung zu vermeiden: z. B. die Städte nicht dem Automobil vollständig auszuliefern, das

vieleorts gut ausgebaute, wenn auch erneuerungsbedürftige ÖPNV-Netz zu erhalten, die Zersiedlung des Umlandes zu verhindern, Ansiedlungen des großflächigen Einzelhandels in freier Landschaft zu beschränken und die Innenstädte zu stärken. Aber gerade im Beschwörenden dieser Appelle wohnte auch schon unübersehbar der Zweifel, ob es überhaupt gelingen kann, daß Stadtplanung im Osten die Kastanien aus dem Feuer holt, die im Westen schon »verkohlt« waren.

II

Die Ambivalenz in der Selbstbewertung der Disziplin hat möglicherweise ihre Wurzeln darin, daß die Stadtplanung in der Vergangenheit unter sehr unterschiedlichen Umständen zu neuen inhaltlichen und methodischen Orientierungen gefunden hat. Wenn man die Geschichte der modernen Stadtplanung als den Lernprozeß einer Fachdisziplin zu interpretieren versucht, was zugegeben eine gewagt-optimistische Lesart ist, zeigt sich ein widersprüchliches Bild.² Es sind drei sehr unterschiedliche historische »Lernkontexte« und, damit verknüpft, sehr unterschiedliche Formen des Lernens: im Kontext von Katastrophen, im Kontext sozialer Konflikte und im Kontext von Prosperität.

Lernen im Kontext von Katastrophen

Es besteht kein Zweifel, daß sich durchgreifende Veränderungen in der Stadtplanung in Zeiten und als Folge schwerer gesellschaftlicher Krisen vollziehen, wenn die bisherigen Routinen vollständig versagen und keine Alternativen mehr offenstehen. Die Ausweglosigkeit erzeugt den Druck, die bisherige Planungspraxis grundlegend in Frage zu stellen und die entsprechenden finanziellen, politischen und fachlichen Anstrengungen für eine inhaltliche und methodische Neuorientierung auf sich zu nehmen. Als Beispiele solcher Paradigmenwechsel in der räumlichen Planung seien hier die historischen Ursprünge der modernen Stadttechnik und des sozialen Wohnungsbaus sowie die zukünftige ökologische Herausforderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung angeführt.

Die sozialen Mißstände in den Großstädten des 19. Jahrhunderts gaben bekanntlich einen wesentlichen Anstoß für die Anfänge der modernen Stadtplanung. Typhus- und Choleraepidemien zwangen die Großstädte in der Stadttechnik zu gewaltigen Kraftakten. Der Aufbau der Wasserversorgung, der Kanalisation und Energieversor-

² Es geht hier nicht um eine zeitliche Abfolge im Wandel der Planungskultur, wengleich sich die genannten Kontexte auch auf die bekannte Phasierung von G. Albers (Auffangplanung, Anpassungsplanung, Entwicklungsplanung, Perspektivische Planung) beziehen lassen, sondern um den Versuch, unterschiedliche Konstellationen zu identifizieren, in denen sich Neuerungen in der Stadtplanung vollziehen können. Vgl. G. Albers, Über den Wandel des Planungsverständnisses, in: M. Wentz (Hrsg.), *Wohnstadt, Frankfurt/M. / New York 1993*.

gung waren zur damaligen Zeit außerordentliche Ingenieurs- und Planerleistungen, die teilweise vielerorts bis heute Bestand haben. Es handelte sich um enorme Investitionen in einem Bereich, für den es bis dahin kaum oder keine Erfahrungen gegeben hatte. Diese Etablierung von Planung als kommunale Aufgabe war ein sehr widersprüchlicher Prozeß mit unzähligen Rückschlägen und Umwegen, der jedoch schließlich in die Entwicklung des Bau- und Planungsrechts und die Einrichtung kommunaler Fachämter und Verbände einmündete und nicht zuletzt zum Aufbau entsprechender Fachgebiete an den Hochschulen führte.³

Großer Wohnungsmangel und der Zusammenbruch des privaten Wohnungsbaus haben unter den veränderten politischen Machtverhältnissen der zwanziger Jahre den Mietwohnungsbau als Aufgabe kommunaler und staatlicher Sozialpolitik entstehen lassen. Selbstverständlich liegen die historischen Wurzeln der Wohnbaureform vor dem Ersten Weltkrieg, aber stadtstrukturprägend und auch zum wichtigen Bezugspunkt stadtplanerischer und städtebaulicher Arbeit, der aller Aufmerksamkeit, Kompetenz und allen fachlichen Engagements wert war, wurde sie in Deutschland erst mit dem Siedlungsbau in der Weimarer Republik. Dabei ist es nicht nur der in den zwanziger Jahren entwickelte neue Entwurf der modernen Stadt und des modernen Wohnens, der die Städte nachhaltig geprägt hat und bis heute nachwirkt. Es ist auch der »soziale Wohnungsbau« als Durchsetzungsinstrument städtebaulicher Konzepte, der immer noch vielfach das Selbstverständnis von Planern insbesondere bei Stadterweiterungen unterfüttert. In vielen städtebaulichen Entwürfen für neue Stadtteile wird implizit davon ausgegangen, daß der soziale Wohnungsbau als Garant für die Umsetzbarkeit detaillierter Konzepte auch in Zukunft die Bedeutung behalten könne, die er über lange Jahre innehatte.

Die Gefahr weltweiter Klimaveränderungen durch das »Global Warming«, die die bisherigen Grundlagen der Stadtentwicklung in der westlichen Welt in Frage stellt, werden möglicherweise in Zukunft ebenfalls zu einem Paradigmenwechsel in der Stadtplanung zwingen. Es ist bekannt, daß im Überlebensinteresse der nachfolgenden Generationen und anderer Teile dieser Erde das bisherige Stadtentwicklungsmodell in den hochindustrialisierten Ländern der westlichen Welt nicht fortgeschrieben werden kann. Eine Stadt, die die Kontinuität bisheriger Wachstumsprozesse und Mobilitätsformen auf Dauer verkraften kann, ist nicht vorstellbar. Noch haben Stadtplanung und Stadtpolitik auf diese schmerzhaft Einsicht nicht wirklich reagieren müssen. Auch sind keine realistischen Ansatzpunkte erkennbar, wie heute und in unseren Städten tatsächlich eine Umkehr oder besser ein qualitativer Wandel bisheriger Trends wie z. B. Mobilitätswachstum, weiterer Landschaftsverbrauch, fortgesetzter Funktionsent-

³ Daß sich die Genese moderner Stadtplanung selbstverständlich nicht in der Gefahrenabwehr erschöpfte, muß hier nicht näher ausgeführt werden. Vgl. J. Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985*; W. Kieß, *Urbanismus im Industriezeitalter, Berlin 1992*.

mischung usf. zu bewerkstelligen wären. Die immer ernster geführte Diskussion um die praktischen Konsequenzen, die das Ziel einer »Nachhaltigen Siedlungsentwicklung« verlangt, verweisen darauf, daß die Zuspitzung ökologischer Probleme voraussichtlich einen ähnlich durchgreifenden Veränderungsschub in Konzepten und Methoden der Stadtplanung auslösen wird wie dies in den beiden zuvor genannten historischen Kontexten der Fall war, ohne daß jedoch bereits jetzt dessen Konturen ernstlich absehbar wären.⁴

Lernen im Kontext sozialer Konflikte

Eine Neuorientierung in der Stadtplanung ist des weiteren oft dann ausgelöst worden, wenn durch politische Konflikte Projekte und Strategien so blockiert sind, daß alle Beteiligten keinen anderen Weg sehen, als neue Wege zu versuchen. Auch hierfür zwei Beispiele, zum einen der Zielwechsel in der Stadterneuerung von der Funktionssanierung hin zur erhaltenden Erneuerung in der ersten Hälfte der siebziger Jahre, zum anderen die Neuorientierung kommunaler Verkehrsplanung.

Der Kurswechsel in der Stadterneuerung kann als ein widersprüchlicher, schmerzhafter Lernprozeß interpretiert werden, fast als ein Lernen wider Willen. Zwar war schon im Städtebauförderungsgesetz durch die Regelungen zur Bürgerbeteiligung und zum Sozialplan Anfang der siebziger Jahre anerkannt worden, daß Stadtplanung im Bestand auf die Kooperationsbereitschaft der Grundeigentümer, Bewohner und Betriebsinhaber angewiesen ist. Anfänglich agierten Stadtplaner sowohl hinsichtlich der Inhalte wie des Verfahrens jedoch vielfach so, als ob es sich um Stadterweiterungen auf der grünen Wiese handelte. Der Anstoß für eine Wende von der Funktions- zur Substanzsanierung kam in der Regel nicht aus der Mitte der Stadtplanungspraxis selbst, sondern vom organisierten Bürgerwiderstand, von den Bürgerinitiativen, die sich die »Rettung der Altstadt, des Quartiers« auf die Fahne geschrieben hatten. Häufig wurden sie unterstützt durch professionellen Sachverstand außerhalb der Ämter und der großen Sanierungsträgergesellschaften, Studenten, frisch diplomierte Architekten und Stadtplaner, Hochschullehrer, die sich in den Initiativen für neue Sanierungsziele und Beteiligungskonzepte engagierten. Vollzogen haben sich die Lernprozesse hier durch massive Konflikte, in denen sich unterschiedliche Organisationen unterschiedlich anpassungs- und lernfähig erwiesen haben.⁵

⁴ Man möge sich nur vorzustellen versuchen, daß alles, was im jüngsten Städtebaulichen Bericht für eine »Nachhaltige Stadtentwicklung« an notwendigen planerischen und politischen Strategien aufgeführt ist, tatsächlich umgesetzt würde. Vgl. *Bundesanstalt für Raumordnung und Landesplanung*. Städtebaulicher Bericht. Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau, Bonn-Bad Godesberg 1996.

⁵ Viele heute etablierte Stadtplanungsbüros verdanken diesen Konflikten ihren ersten Auftrag. Vielleicht lassen sich hier gewisse Analogien zu anderen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft ziehen; gemeint ist die Beobachtung, daß eigentliche technologische Innovation nicht von den großen

Eine ganz ähnliche Entwicklung hat sich in der kommunalen Verkehrsplanung vollzogen. Heftige kommunalpolitische Auseinandersetzungen um Einzelprojekte wie Straßenverbreiterungen, Umgehungsstraßen, neue U-Bahntrassen usf. haben auch die Verkehrsplanung als rein technisch sich verstehende Fachplanung in Frage gestellt. Die Analysen und Prognosen, mit denen noch in den sechziger Jahren umfassende, teure und tief in die Stadtstruktur eingreifende Straßenplanungen unwidersprochen begründet werden konnten, verloren ihre Autorität als unanzweifelbare, da wissenschaftlich gewonnene Planungsgrundlagen. Heute muß sich städtische Verkehrsplanung wie jede andere raumwirksame Planung grundsätzlich nicht nur der Zustimmung der kommunalen Entscheidungsträger, sondern auch der betroffenen Anwohner und der zukünftigen Nutzer versichern.

Die wichtigste Lernerfahrung besteht in beiden Fällen darin, daß Planung im Bestand nicht gegen und nicht ohne Bewohner möglich ist. Ausgehend von den heftigen Konflikten in der Stadterneuerung und Verkehrsplanung ist die kommunale Planung politisiert worden. Es haben sich seither unterschiedlichste Formen der Planungsbeteiligung von Bürgern herausgebildet. Die Bürgerbeteiligung ist rechtlich verankert und erstreckt sich inzwischen auf fast alle öffentlichen Planungsaufgaben. Damit haben sich die Rahmenbedingungen der Stadtplanung grundlegend verändert. Einen Weg zurück in die Unschuld einer ausschließlich technisch definierten Fachplanung oder künstlerischen Disziplin, die nur den eigenen Maßstäben genügen muß, erscheint nicht mehr vorstellbar und zum Mißerfolg verurteilt.⁶

Lernen im Kontext von Prosperität

Es gibt aber auch Umstände, unter denen Stadtplanung Innovationen erfahren hat, die gerade nicht durch krisenhafte Zuspitzung, sei es durch Mangel und Not oder durch soziale Konflikte, geprägt sind, sondern durch das Gegenteil, durch Überfluß. Dies scheint für die achtziger Jahre charakteristisch gewesen zu sein. Insgesamt günstige räumliche, zeitliche und finanzielle Randbedingungen haben zu einem bestimmten Typus neuer Ansätze geführt, die eher aus einem fast »spielerischen« Umgang mit der Stadt erwachsen.

Das ruhigere Fahrwasser der Stadtentwicklung ließ Raum für eine Fülle von Experimenten und Modellen unterschiedlichster Art, die untereinander kaum in Verbindung stehen. Etwas überspitzt formuliert: 1000 Blumen, die in 1000 Nischen blühen, z. B.

Konzernen, sondern von den Klein- und Mittelbetrieben bis hin zu den berühmten Garagenfirmen ausgeht.

⁶ Wie räumliche Planung, die bewußt als Aushandlung von Interesssen und Kommunikationsprozeß konzipiert ist, inzwischen buchstäblich alle denkbaren Aufgabenfelder erreicht hat, wird deutlich in: K. Selle (Hrsg.), *Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen*, Wiesbaden 1996.

die Beteiligungs- und Selbsthilfeexperimente im Wohnungsneubau, Projekte des gemeinschaftlichen und genossenschaftlichen Wohnens, die ersten Experimente mit dem ökologischen Bauen, Projekte der Nutzerbeteiligung bei der Wohnumfeldverbesserung, die Einrichtung von Mietergärten und Stadtgärten u. v. m.⁷

Da man nicht den Druck der großen Zahl im Nacken hatte, konnte man sich den Aufgaben z. B. im Wohnungsbau mit einer bis dahin so nicht möglichen Hingabe zum Detail widmen, so beim Entwurf von Wohnung und Wohnumfeld, bei der Organisation des Beteiligungsprozesses, beim Durchspielen von Varianten und dem Erproben unterschiedlichster Ansätze ökologischen Bauens usw.

Ein besonderes Merkmal dieser Experimente ist neben ihrer Überschaubarkeit und der Liebe zum Detail die Tatsache, daß der Anstoß nicht aus der Mitte der einschlägigen Disziplinen und der Branchen, sondern oft von außen, von Bürgergruppen, Initiativen, Vereinen und Verbänden, neu gebildeten Genossenschaften usw., die ihre Projekte oft mit großen Mühen und gegen rechtliche, politische und förderliche Restriktionen durchsetzen mußten.

Nicht alles hat Bestand; es ist manches darunter, was man heute, zehn Jahre später, als zeitgebunden abtun mag. Erst jetzt, da für Modelle Zeit und Geld fehlen und gleichzeitig die komplexen städtebaulichen Aufgaben wie der Bau neuer Stadtteile und großer Stadtumbau anstehen, zeigt sich, was von den Experimenten zum Modell für die große Zahl taugt. Manches ist über den Prototyp hinaus gelangt und findet sich in den großen Projekten in aller Selbstverständlichkeit wieder, z. B. in der Dimensionierung und Gestaltung der Erschließung und Freiflächen neuer Stadtteile, die sehr von den Erfahrungen zehren, die in der Zeit der Experimente gemacht worden sind, z. B. im ökologischen Bauen, das inzwischen schon lange über die frühe Phase engagiert-nativer Experimentierlust hinaus ist. Es wäre ein Fortschritt, wenn aus dieser Erfahrung der Schluß gezogen würde, das Experiment als eine kreative, preiswerte und in seinen Wirkungen kontrollierbare Planungsmethode zu etablieren, da es selbst, wenn es scheitert, produktiv ist.⁸

Der Blick zurück zeigt, daß das »Lernen der Stadtplanung« als Fachdisziplin unter sehr unterschiedlichen Umständen sich vollzieht und dabei Beiträge sehr unterschiedli-

⁷ Eine breite Übersicht bieten die Tagungsbände des Wohnbunds aus dieser Zeit. Vgl. J. Brech (Hrsg.), Beispiele – Experimente – Modelle. Neue Ansätze im Wohnungsbau und Konzepte zur Wohnraumerhaltung, Band I und II, Darmstadt 1981/1982; J. Brech/Wohnbund (Hrsg.), Beispiel, Modelle, Experimente. Konzepte zur Wohnraumerhaltung, Darmstadt 1986. Außerdem *Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung* (Hrsg.), Selbstgestaltung der Wohnumwelt. Anregungen und Beispiele, ILS-Schriften 46, Dortmund 1992.

⁸ Experimente in der Stadtplanung und im Städtebau sind bekanntlich sehr schwierig, da sie in einem stark verregelten und politisch überformten Umfeld umzusetzen sind. Einen großen Schritt nach vorn hat hier sicher die Umorientierung der Ressortforschung des BMBau in Gestalt der Forschungsfelder im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) bedeutet, die Mitte der 80er Jahre erfolgte.

cher Reichweite hervorbringt. In krisenhafter Zuspitzung, sei es durch Not oder Konflikt, ist Stadtplanung zur Erweiterung und Neuorientierung ihrer Konzepte und Methoden gezwungen: Stadtplanung *muß* lernen. Unter günstigen Umständen, in denen Zeit, Geld, Kompetenz und Engagement zusammenkommen, eröffnen sich Chancen, die nur erkannt und ergriffen werden müssen: Stadtplanung *kann* lernen.

III

Unabhängig von den gesellschaftlichen Umständen, unter denen die Stadtplanung Veränderungsschübe erfahren hat, die man auch im nachhinein als Fortschritt deuten kann, haben Stadtplanung und Städtebau sich bewußt Instanzen geschaffen, deren Aufgabe es ist, kollektives Lernen zu ermöglichen und zu beschleunigen. Als solche Instanzen lassen sich ohne Anspruch auf Vollständigkeit das Wettbewerbswesen, der organisierte Erfahrungsaustausch, Bauausstellungen und die Stadtforschung ansehen.

Eine sehr wichtige und die historisch wohl älteste Institution ist das *Wettbewerbswesen*, um das andere Disziplinen die Stadtplanung eigentlich beneiden müßten, da hier im Idealfalle durch »edlen Wettstreit« für eine konkrete Planungsaufgabe die beste Lösung gesucht wird, und oft mit Erfolg.⁹ Darüber hinaus erfüllt er indirekt für Teilnehmer, Auslober und Fachöffentlichkeit die zusätzliche Funktion, aus der Alltagsroutine herauszutreten und sich durch eigene konzentrierte Arbeit oder durch die Vorschläge anderer für neue Perspektiven auf ein Thema zu öffnen. So trägt die Wettbewerbskultur nicht nur zur Selbstverständigung der Fachdisziplin bei, sondern wirkt auch in die Öffentlichkeit hinein. Trotz der zahlreichen bekannten Probleme kann man das Wettbewerbswesen in diesem Zusammenhang nicht hoch genug bewerten, auch wenn sich nur in Ausnahmefällen sagen läßt, daß es Wettbewerbsergebnisse gewesen sind, die tatsächlich Schule gemacht haben, indem sie über den Einzelfall hinausweisende prinzipielle Lösungen boten.

Gewöhnlich werden Architektur- und Städtebaupreise sehr planungs- und baunah vergeben. Möglicherweise könnte der Lerneffekt für die Stadtplanung durch einen anderen Typ von Wettbewerb noch erhöht werden, den Ulrich Pfeiffer angeregt hat: ein städtebaulicher Preis, der bestimmte wichtige Bauaufgaben, z. B. neue Wohnquartiere oder Gewerbegebiete zehn oder fünfzehn Jahre nach ihrer Realisierung bewertet und prämiert, z. B. das beste Quartier im verdichteten Flachbau der 80er Jahre. Dies würde dem Gedanken sehr viel stärker Rechnung tragen, daß sich die Erzeugnisse der Planungs- und Entwurfsarbeit in der alltäglichen Nutzung bewähren müssen. Ein solcher Preis würde die Auslober und die Fachöffentlichkeit dazu zwingen, die Bewertungskriterien für eine Aufgabe immer wieder neu zu überprüfen, Erfahrungen syste-

⁹ H. Becker, Die Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe, Stuttgart / Berlin / Köln 1992.

matisch aufzuarbeiten und sich gegen Moden zu immunisieren. Außerdem wäre es interessant zu sehen, ob diejenigen Vorhaben, die zum Zeitpunkt der Planung von der Fachöffentlichkeit sehr hoch bewertet wurden, z. B. Wettbewerbssieger, den Vogel zehn Jahre später wieder abschießen, oder ob dies andere bis dahin nicht hervorgetretene Projekte beanspruchen würden.

Es ist keine Besonderheit des Stadtplanerberufs, daß neben der in Ausbildung und Studium erworbenen Grundqualifikation die Berufserfahrung, »learning on the job« entscheidend ist. Eine wichtige Rolle spielte im Berufsalltag vieler engagierter Stadtplaner der *organisierte Erfahrungs- und Informationsaustausch* unter Kollegen. Hierfür gibt es bekanntlich ein ziemlich dichtes Angebot von Fachtagungen, Kolloquien und dergleichen, das von verschiedenen Institutionen und Verbänden regelmäßig unterbreitet wird, z. B. von dem Institut für Städtebau und Wohnungswesen in München, dem Institut für Städtebau in Berlin, dem Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, der SRL usw.

Eine besonders spektakuläre und öffentlichkeitswirksame Form, Lernprozesse in der Stadtplanung zu organisieren, sind *Bauausstellungen*. Ausdrücklich gilt dies für die gegenwärtig durchgeführte Internationale Bauausstellung Emscher Park, die von Beginn bewußt als »Werkstatt zur Erneuerung alter Industriegebiete« (Memorandum der IBA Emscher Park) angelegt worden ist. Sie soll nicht nur für den ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Umbau des nördlichen Ruhrgebiets zukunftsweisende Impulse geben, sondern ist auch mit dem Anspruch angetreten, übertragbare Konzepte für Planungsprobleme zu finden, die auf alle Industrieländer zukommen, für die es aber bisher noch keine bewährten Lösungen gibt.¹⁰ Es geht damit um weit mehr als um eine Leistungsschau der Architekturavantgarde, durch die neue Architekturströmungen hoffähig gemacht werden.¹¹

Zu den wichtigsten Funktionen der empirischen *Stadtforschung* gehört es, Stadtplanung zu qualifizieren. Seit ca. 30 Jahren gibt es die Ressortforschung der für Planen und Bauen zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene. Es werden anwendungsbezogene Forschungsprojekte zu aktuellen Planungsproblemen gefördert. Die Adressaten der Forschung, vor allem die Gebietskörperschaften erwarten hilfreiche Hinweise und Empfehlungen zu Planungsinhalten, zu Planungsmethoden, Rechts- und Förderinstrumenten.

Die Zeit, da vor allem die kommunale Planungspraxis Stadtforschung als brotlose Kunst ansah, sei es wegen der Praxisferne oder der Banalität ihrer Ergebnisse, ist seit

¹⁰ Vgl. K. Ganser, W. Siebel, T. Sieverts, Planungsstrategie der IBA Emscher Park. Eine Annäherung, in: RaumPlanung, Heft 61, S. 112; außerdem R. Kreibich, A. S. Schmid, W. Siebel, T. Sieverts, P. Zlonicky (Hrsg.), Bauplatz Zukunft. Dispute über die Entwicklung von Industrieregionen, Essen 1994.

¹¹ Vgl. W. Pehnt, Nachhut und Avantgarde. Wie Bauausstellungen das Neue kanonisieren, in: FAZ vom 12. Dez. 1992.

einiger Zeit vorbei. Ein wichtiger Grund ist sicher die Erfahrung, daß Forschungen unmittelbar zur Klärung von Planungsunsicherheiten, kontroverser Positionen und Interessenskonflikten beigetragen haben. Hierfür zwei Beispiele: die Forschungen zur Verkehrsberuhigung und zu den Folgen von Stadterneuerungsmaßnahmen für das quartieransässige Gewerbe.

Anfang der 80er Jahre waren Konzepte zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten einer der großen kommunalen Konfliktpunkte. Es wurde lautstark gefordert als Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität. Kritiker stritten die erhofften Wirkungen ab. Großangelegte Modellversuche des Bundesbauministeriums in fünf verschiedenen Städten samt intensiver Begleitforschung haben dann für Klarheit gesorgt.¹² Inzwischen wird über Konzepte, Instrumente und Wirkungen von Verkehrsberuhigung kaum noch gestritten. Die Modellversuche haben den eindeutigen Nachweis erbracht, daß Verkehrsberuhigung zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes, zur Senkung der Unfallzahlen und zur Verringerung des Lärms beiträgt. Mittlerweile gibt es Planungsroutinen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, die auf einem breiten fachlichen und öffentlichen Konsens beruhen. Dies war vor zehn Jahren noch völlig unvorstellbar.

Die Untersuchungen zu den Wirkungen von Betriebsverlagerungen im Rahmen von Stadterneuerungen haben sicher dazu beigetragen, daß auch hier ein Kurswechsel stattgefunden hat.¹³ War man anfänglich der Meinung, sowohl im Interesse der Betriebe wie der Bewohner zu handeln, wenn man möglichst viele Betriebe in neue Gewerbegebiete am Stadtrand auslagert, so haben Untersuchungen gezeigt, daß die Bindung der Betriebe am alten Standort (Kundenstamm, Lieferbeziehungen, Arbeitskräfte) deutlich unterschätzt wurde. Viele Betriebe haben die Verlagerung nicht oder nur mit Opfern überstanden. Seither ist man sehr viel stärker bemüht, auch im Interesse eines vielfältigen städtischen Angebots die Gewerbebestände zu sichern und mögliche Störungen, die von diesen Betrieben ausgehen, am alten Standort zu mildern.

Selbstverständlich ist der Zusammenhang zwischen Forschung und Planungspraxis nicht immer so unmittelbar nachvollziehbar und eindeutig positiv. Zu einer neuen Bewertung des Ertrags von Stadtforschung für die Kommunalpraxis hat des weiteren sicherlich die Einrichtung der Forschungsfelder im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau durch das Bundesbauministerium beigetragen.¹⁴ Die vom Bundesbauministerium geförderte und von der Bundesanstalt für Landeskunde organisierte Begleitforschung innovativer Modellvorhaben ist sehr viel näher an die konkrete Umsetzung

¹² Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Forschungsvorhaben »Flächenhafte Verkehrsberuhigung«, Ergebnisse, Bonn 1988.

¹³ H. Becker / J. Schulz-zur Wiesch (Hrsg.), Sanierungsfolgen, Stuttgart 1982.

¹⁴ Vgl. M. Fubrich / U.-J. Walther, Innovative Modellvorhaben begleiten – aber wie?, in: K. Selle (s. A 6), S. 342, siehe auch Anm. 8.

herangerückt, bezieht die Kommunen und andere Akteure unmittelbar mit ein und ist als Aktionsforschung in dem Sinne konzipiert, daß der Forschungsprozeß selbst über Beratung und Experiment unmittelbar dazu dienen soll, die Planung und Umsetzung des untersuchten Vorhabens zu verbessern.

Wettbewerbswesen, organisierter Erfahrungsaustausch, Bauausstellungen und Stadtforschung sind Institutionen, die dem Prozeß der Stadtplanung selbst äußerlich sind. Man kann die durch sie gewonnenen Erkenntnisse in der Praxis berücksichtigen, wenn man dies für gegeben hält, aber man muß es nicht. So steht es frei, sich die Ergebnisse und Empfehlungen der Stadtforschung zu eigen zu machen, aber sie lassen sich auch ignorieren. Noch einen Schritt weiter führen Überlegungen, die die Erfordernis der Lernfähigkeit auf den Planungsprozeß selbst beziehen. Müßte man nicht nach Kriterien lernenden Planens suchen? Wie müßte eine Planung aussehen, die im Verlaufe ihres Vollzuges auf absehbare Fehlentwicklungen reagieren und gleichzeitig neue Entwicklungen aufnehmen kann? In diese Richtung weisen neue methodische Planungsansätze, in denen die grundsätzlichen Grenzen der Planbarkeit in das Konstruktionsprinzip des Planungskonzepts und der Planungsorganisation selbst aufgenommen wurden, z. B. die Planungen des niederländischen Architekten Christiaanse für einen neuen Stadtteil in Arnheim oder die »Urbane Partitur« des Wiener Architekten Lainer für eine Stadterweiterung auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern.¹⁵ Ob es auf diesen neuen Wegen gelingt, zu einer Stadtentwicklung als Ergebnis lernenden Planens zu gelangen, ist noch offen. Noch ist auch dort nichts gebaut, aber man darf gespannt sein.

¹⁵ Vgl. K. Christiaanse, Schnittstelle zwischen Architektur und Stadtplanung, in: H. Becker / J. Jessen / R. Sander (Hrsg.), Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart 1997 (im Erscheinen); R. Lainer, Flugfeld Aspern – Urbane Partitur, in: Perspektiven 10/1992, S. 65 ff.

Autoren

HANNS ADRIAN (1931). Studium der Architektur an der TH Darmstadt. Tätigkeit als Stadtplaner. Stadtrat für Planung und Bau in Frankfurt/Main; von 1975 bis 1987 Stadtbaurat von Hannover. Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

PETER HALL ist Professor für Planung der School for Architecture and Planning am University College London. Studium an der University of Cambridge. Er lehrte und forschte an der University of Reading (1968–1988) und an der University of California in Berkeley (1980–1992). Verfasser zahlreicher Bücher zur Stadt- und Regionalplanung.

JOHANN JESSEN (1949) ist Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Langjährige Forschungs- und Lehrtätigkeit in der Arbeitsgruppe Stadtforschung an der Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg. Veröffentlichungen zur Stadterneuerung, zum sozialräumlichen und stadtstrukturellen Wandel und zur kommunalen Planungspraxis.

FRANZ PESCH (1947) ist seit 1994 Professor für Stadtplanung und geschäftsführender Direktor des Städtebaulichen Instituts an der Universität Stuttgart. Architektur- und Städtebaustudium an der RWTH Aachen. Nach dem Diplom wissenschaftlicher Assistent am Fachbereich Raumplanung an der Universität Dortmund. Seit 1982 Mitinhaber eines Planungsbüros in Herdecke.

ECKHART RIBBECK (1942) ist Professor für Planen und Bauen in Entwicklungsländern am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Mehrjährige Forschungsaufenthalte in Mexiko und Brasilien. Gastprofessur an der Universität in Mexico City. Forschungsschwerpunkte: Stadtstruktureller Wandel in Mittel- und Südamerika.

Ronald Kunze

Neue Architektur in Japan, Frankreich, Finnland und Spanien

BOTON BOGNAR, *Die neue japanische Architektur. Einführung von John Morris Dixon, Stuttgart: Kohlhammer 1990, 232 Abb., davon 70 farbig, 224 S., Ln. in Schuber DM 128,-.*

WOJCIECH LESNIKOWSKI, *Die Neue Französische Architektur. Einführung von Patrice Goulet, Stuttgart: Kohlhammer 1991, 387 Abb., 224 S., davon 125 farbig, Ln. in Schuber DM 128,-.*

SCOTT POOLE, *Die neue finnische Architektur, Stuttgart: Kohlhammer 1992, 335 Abb., davon 50 farbig, Ln. in Schuber DM 129,-.*

ANATXU ZABALBEASCOA, *Die neue spanische Architektur, Stuttgart: Kohlhammer 1992, 419 Abb., davon 83 farbig, Ln. in Schuber DM 129,-.*

In einer sehr interessanten Reihe betrachtet der Kohlhammer-Verlag die unterschiedlichen Architekturströmungen ausgesuchter Nationen: Auf die zuerst herausgegebenen beiden Bände zur neuen Architektur in Japan und Frankreich folgte die Betrachtung des finnischen und spanischen Baugeschehens; inzwischen liegt auch eine Betrachtung der neuen deutschen Architektur vor. In den einzelnen Bänden äußern sich verschie-

dene Autoren teils streng analysierend, teils eher beschreibend zur nationalen Architekturgeschichte eines Landes und ordnen die aktuelle Entwicklung der letzten zehn bis fünfzehn Jahre in diesen Kontext ein; hier werden auf bis zu achtzehn Seiten je Büro einige programmatische Bauten von rund einem Dutzend Architekten abgebildet. Von daher sind diese Veröffentlichungen durchaus auch als Bildbände einzustufen.

Die japanische Architektur ist uns relativ fremd. Diesen Zustand zu ändern versucht der Autor, ein Architekturprofessor der University of Illinois, mit einer historisch ansetzenden Einordnung der neuen Avantgarde urbaner Architektur in Japan. Einzelne Details wie weitgespannte zeltartige Strukturen oder ob ihrer inneren Form spannend wirkende Raumzuschnitte können die Augen der Leser an verschiedenen Punkten durch Form und Farbe fesseln; allerdings wirkt die Gesamtheit der durchaus unterschiedlichen Bauten zumindest auf den Rezensenten irgendwie nicht sehr überzeugend: es handelt sich oftmals um formalistisch geformten Beton mit High-Tech-Attitüden und selten um die architektonische Durchblutung von zum Leben geeigneten Siedlungsstrukturen.

Im Hauptteil der Arbeit haben insge-

samt 23 Architekten aus Japan Gelegenheit, aus ihrem architektonischen Werk ein bis zwei Beispiele in Wort und Bild selbst darzustellen – von Arata Isozaki bis Kazuyo Sejima. Gezeigt werden meist Unikate wie Museums- und Kulturbauten, Verwaltungen und Wohnhäuser einer besonderen Klientel wie Architekten oder Künstler. Damit stellt die Auswahl allerdings nur eine bestimmte Facette der Architektur dar, die für sich genommen durchaus anschauenswert ist, aber nicht das Bauen für breite Schichten im Land der aufgehenden Sonne abbildet. Insofern gelingt es nicht so recht, die japanische Architektur in ihrer Breite lebendig zu machen.

Die Arbeit von Lesnikowski über die Neue Französische Architektur zeichnet sich durch eine sehr fundierte Darstellung der französischen Baugeschichte aus, die trotz der Fokussierung auf das spezifische Neue doch weit vor Le Corbusier und Perret bis auf die Abtei von Mont-Saint-Michel zurückgreift. Insbesondere die bauliche Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg, die Wohnmaschinen der fünfziger Jahre von Le Corbusier, der Massenwohnungsbau der sechziger Jahre in Form der Grand Ensembles und die Maßnahmen der Pariser Stadterneuerung spielen als Hintergrundfolie eine bedeutende Rolle.

Auf dem Weg in die Supermoderne wird der Leser mit der programmatischen Funktion der »Präsidentenprojekte« vertraut gemacht, mit der Giscard d'Estaings und Mitterrand in den vergangenen zwanzig Jahren die französische

Architekturentwicklung vorangetrieben haben. Als richtungweisend gelten hier insbesondere der Centre Pompidou (Piano/Rogers, 1974), die Grande Arche von La Défense (Von Spreckelsen, 1983) und als ausgefallenstes Projekt der Komplex von La Villette (Fainsilber 1986; de Portzamparc 1989; Tschumi 1989). Diese als internationale Wettbewerbe inszenierten Großprojekte haben direkten Einfluß auf die vorliegende Veröffentlichung, da in dem umfangreichen Teil der Werkbericht einiger bekannter Preisträger wie Tschumi oder Perrault (Bibliothèque de France, 1989) und weitere Wettbewerber Platz finden. Inwieweit die von Lesnikowski getroffene Auswahl gelungen ist, bleibt bei derartigen Rundumschlägen immer offen; zumindest zeigt sie durchaus beachtenswerte und darunter auch richtungweisende Bauten einiger französischer Architekten. In seiner Einordnung thematisiert der Autor auch schon die zweifelhafte Rolle der Architektur als bloßes Aushängeschild der Städte im europäischen Wettbewerb um Handel, Industrie, Kultur und letztlich Touristen.

Als Produkt der späten achtziger Jahre ist dieser Band durchaus akzeptabel; bei zukünftigen Veröffentlichungen wünscht man sich eine doch etwas kritischere Betrachtung der manchmal etwas schreiend ins Auge springenden Objekte; und über die letzte französische Entwicklungsphase zum Euro-Lille ist in diesem Buch auch noch nichts gezeigt.

Besonderen Stellenwert besitzt seit Alva Aalto die finnische Architektur; für fast

fünfzig Jahre beherrschte er das bauliche Bild dieses Landes. Folglich bezieht sich die Einführung von Wilson auf die besondere Tradition der Moderne in Finnland und stellt sie kritisch der anderswo üblichen ziellosen Betriebsamkeit entgegen; die Prinzipien der Klarheit, Reinheit und Heiligkeit sind in sehr vielen der dargestellten Werke abzulesen. In diesem Zusammenhang ist das strenge, alle öffentlichen Bauten einbeziehende Wettbewerbsystem zu nennen, das auch den jüngeren Architekten eine echte Chance einräumt und so zu einem herausragenden Entwurfsniveau führt; daraus leitet der Autor die den Architekten in der finnischen Öffentlichkeit zugestandene hohe Vertrauensposition ab.

In dem Band über Finnland wird auf das Werk von 13 inzwischen arrivierten Büros bzw. insgesamt 27 in einer Kurzbiographie genannten Architekten eingegangen; dabei ist die fast als Monopol zu bezeichnende Stellung der Technischen Hochschule Helsinki und die räumliche Ballung des Architekturgeschehens in der Landeshauptstadt auffällig. Die in sich geschlossene Werkübersicht erlaubt es kaum, einzelne Bauten oder Architekten hervorzuheben; erwähnenswert ist allerdings, daß neben den zahlreichen Kultur- und Geschäftsbauten auch eine ganze Reihe von Siedlungsprojekten aufgeführt werden. Seit der Abkehr vom Wohnhochhaus in den 80er Jahren plant man eher Reihenhaussiedlungen und denkt hierbei auch über die Betonbauweise nach. In Finnland baut man scheinbar nicht nur in der Stadt, auch im Außenbereich; die gezeigten Bauten sind da-

bei derart zurückhaltend in die baumbestandene Natur eingefügt, daß »Ausgleichsmaßnahme« hier sicherlich ein Fremdwort ist. Über die Architektur hinaus blickend ist die enge Verbindung zu Kunst und Design bemerkenswert, die sich nicht nur in interessanten Museumsbauten, sondern vielmehr in von Architekten geschaffenen Objekten, Möbeln und Grafiken sowie einer Vielzahl von gelungenen Details festmachen läßt.

Das bisher letzte Buch in dieser Reihe über ausländische Architekturen ist die Veröffentlichung über Spanien. Die Olympischen Spiele in Barcelona und die Weltausstellung in Sevilla im Jahre 1992 ließen in diesem Jahr alle Augen auf die iberische Halbinsel blicken. Nach fast vierzig Jahren Faschismus hatte die imperiale Architektur in den 70er Jahren ausgeräumt und eine neue Generation konnte heranreifen. Zabalbeascoa zeigt in ihrem einführenden Beitrag »Aufbruch in die Moderne« die Entwicklung der spanischen Architektur von den Ansätzen einer rationalistischen Architektur in den 50er Jahren über die eher organischen Bauten der 60er zu den eklektizistischen achtziger Jahren.

Im folgenden »Abbildungsteil« wird auf das Werk von 13 Architekturbüros eingegangen. Auffällig ist die wuchtige Nutzung des Baustoffes Beton, aber auch das filigrane Spiel mit sonnendurchfluteten Segeln und Dächern. Interessanterweise findet man unter den in dieser Veröffentlichung repräsentierten zeitgenössischen Bauten der Jahre 1986 bis 1991 auch überzeugende Entwürfe aus

dem Bereich der Technikbauten. Mit einer Abwasserkläranlage, einer Mehrzwecksporthalle, mehreren Brückenkonstruktionen oder Verkehrsbauten wie Bahnhof oder Flughafen zeigt dieser Band eine deutlich größere inhaltliche Bandbreite: Meines Erachtens tragen diese Lösungen wesentlich mehr zur architektonischen Entwicklung eines Landes bei als die hier auch abgebildeten Pavillons für Weltausstellungen.

Die neue spanische Architektur konzentriert sich auf die großen Ballungszentren Barcelona und Madrid; die meisten der 19 aufgeführten Architekten haben an den dortigen Universitäten ihr Diplom abgelegt und unterrichten inzwi-

schen an der gleichen Lehrstätte. Die vorliegende Auswahl deutet aber darauf hin, daß es auch andere Schulen, Regionen und damit andere Bauten gibt; ganz gezielt weist die Autorin auf die lokalen Traditionen einbeziehende Bauten in Galicien, auf das Baskenland oder Sevilla, das sich zum dritten Zentrum der nationalen Architektur entwickeln konnte. Damit gelingt der Autorin ein recht umfassender Überblick einer für Spanien bedeutenden Architekturphase. Auch wenn deren Vertreter bisher über die Grenzen hinaus noch nicht bekannt sind, hat sie das Werk offensichtlich berechtigt in den Blickpunkt der Betrachtung geschoben.

Nachzuholen: Die Stadt als Körper

Fleisch und Stein ist eine Geschichte der Stadt, die durch die körperlichen Erfahrungen der Menschen hindurch erzählt werden soll: wie Frauen und Männer sich bewegten, was sie sahen und hörten, die Gerüche, die in ihre Nase drangen, was sie aßen, was sie trugen, wann sie badeten, wie sie sich liebten – in den Städten vom alten Athen bis zum heutigen New York. Obwohl dieses Buch die Körper des Menschen als einen Weg auffaßt, die Vergangenheit zu verstehen, ist es mehr als ein Geschichtskatalog der körperlichen Empfindungen im städtischen Raum. Der westlichen Zivilisation ist es immer schon schwergefallen, die Würde des Körpers und die Vielfältigkeit der menschlichen Körper zu achten; ich habe zu verstehen gesucht, wie diese Probleme mit dem Körper ihren Ausdruck in der Architektur, in der Stadtplanung und in der Stadtgestaltung finden.

RICHARD SENNET, *Fleisch und Stein*. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation; aus dem Amerikanischen übersetzt von Linda Meissner, Berlin Verlag 1995, S. 21.

Wilhelm Ribhegge

Stadt und Reformation

PETER BLICKLE, *Reformation und kommunaler Geist. Die Antwort der Theologen auf den Verfassungswandel im Spätmittelalter*, in: *Historische Zeitschrift* Bd. 261 (1995), S. 365–402.

THOMAS BRADY, *Zwischen Gott und Mammon. Protestantische Politik und deutsche Reformation, aus dem Englischen von Matthias Vogel*, Berlin: Siedler 1996, Karten, 336 S., Ln. FM 59,80.

BERNDT HAMM, *Bürgertum und Glaube, Konturen der städtischen Reformation*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1996, 256 S., brosch. DM 38,-.

Das Lutherjahr 1996, die Erinnerung an das Todesjahr Luthers vor 450 Jahren, ist kein nationales Ereignis geworden, und es wird, zumal an den Wirkungsstätten Luthers in den heutigen Bundesländern der früheren DDR dazu genutzt, ein durch jahrzehntelange marxistische Indoktrination verkrustetes Geschichtsbild aufzubrechen, den »historischen« Luther und die Reformation und deren religiöse Substanz neu zu entdecken und dabei an gemeinsame Traditionen anzuknüpfen, die die Deutschen in Ost und West miteinander verbinden. Das ist unter den Bedingungen der den deutschen Zeitgeist prägenden Mentalität des »Sä-

kularismus« nicht ganz einfach. Schließlich stellt sich auch die Frage: Für welche Tradition stehen Luther und die Reformation heute? Eine Antwort versucht Peter Blickle in seinem Beitrag »Reformation und kommunaler Geist. Die Antwort der Theologen auf den Verfassungswandel im Spätmittelalter«.

Als Thomas Mann 1945 versuchte, dem amerikanischen Publikum die deutsche Geschichte nach dem Zusammenbruch des Dritten Reichs zu erklären, griff er auch auf Martin Luther zurück, der »der Freiheit der Forschung, der Kritik der philosophischen Spekulation gewaltigen Vorschub geleistet« habe und sogar die Entstehung der modernen Demokratie befördert habe, »indem er die Unmittelbarkeit des Menschen zu seinem Gott herstellte«. Doch konnte Thomas Mann dabei Zweifel an der historischen Rolle Luthers nicht unterdrücken, weil Luther zugleich »das Deutsche in Reinkultur, das Separatistisch-Antirömische, Anti-Europäische« verkörperte, das »befremde, ja ängstige«. Die DDR entdeckte unter Berufung auf Karl Marx in der Deutung der Reformation als »frühbürgerliche Revolution« ein Stück ihrer eigenen historischen Staatsidentität, während für den Westen Luther nach 1945 unter dem Gesichtspunkt einer überkommenen Traditionslinie, die von

Luther über Bismarck zum deutschen Nationalismus führte, zum Problemfall geworden war. Die Sozialwissenschaften schließlich gingen dazu über, die Moderne aus der Aufklärung und nicht mehr aus der Reformation zu begründen, wie dies ja noch partiell Max Weber in seinem berühmten Aufsatz über die »Ethik des Protestantismus und der Geist des Kapitalismus« getan hatte. Niklas Luhmann hat die Herleitung der Moderne aus der Reformation vollends verworfen.

Schließlich sei auch, meint Blickle für seine eigene Zunft, für die Historiker, die nationalgeschichtliche Interpretation Luthers und der Reformation, die Leopold von Ranke im 19. Jahrhundert geliefert hatte, wissenschaftlich fraglich gewesen, wenngleich wirksam, und sie sei heute unhaltbar geworden. Was aber bleibt? Blickle findet eine europäische Lösung. Man habe die Reformation bisher immer nur aus sich selbst gedeutet und dabei den größeren historischen Kontext unbeachtet gelassen: »Solange der Protestantismus als das notwendige Ziel der Christenheit galt (oder in der säkularisierten Variante die Freiheit als Ziel der Menschheitsgeschichte), erklärte sich die Reformation als notwendig gewissermaßen aus sich selbst; die Geschichte war damit nicht die Disziplin, die zur Aufhellung dieser Beziehung etwas hätte beitragen können oder dürfen. Heute – da keine theologische Weltdeutung mehr in Sicht ist – läßt sich fragen, ob und wie Reformation als Theologie mit ihrer eigenen Zeit, die sich in politischer Verfassung recht gut ausdrückt, zusammenhängt.«

Die neue kirchliche Verfassung der Reformatoren sei durch die kommunale Verfassung der europäischen Städte und Gemeinden seit dem Spätmittelalter vor geprägt gewesen. Das ist Peter Blickles These. Der gravierendste Verfassungswandel des Spätmittelalters habe sich nicht in der Auseinandersetzung zwischen Kaiser und Adel, sondern zwischen Adel und Kommunen vollzogen. »Das Spätmittelalter erfuhr seine politische Prägung dadurch, daß Gemeinden entstehen, in Form von Städten und Dörfern«. Geradezu auffallend sei die Tendenz zur Verstädterung und Kommunalisierung im Deutschen Reich gewesen: Hätte es um 1200 erst 50 Städte im Reich gegeben, so sei deren Zahl um 1500 auf 4000 gestiegen. Um 1200 habe es auf dem Land nur lockere Weiler- und Einödsiedlungen gegeben, dagegen um 1500 bereits Zehntausende von Dörfern, ein Umbruch von enormen quantitativen Dimensionen.

In den Gemeinden – Städten wie Dörfern – sei ein neuer »kommunaler Geist« und damit ein Gemeindebegriff entstanden, der sich in den jeweiligen Statuten und im kommunalen Verfassungsrecht niedergeschlagen habe. Blickle führt Einzelbeispiele aus Deutschland, Frankreich, Italien und Skandinavien an. Gemeinden gingen dazu über, auf dem Wege von Stiftungen auch das kirchliche Leben zu organisieren und selbst die Geistlichen einzustellen. Erst auf diesem historischen Hintergrund sind die Leistungen der Reformatoren, des Deutschen Martin Luther, des Schweizer Ulrich Zwingli und des Franzosen Johan-

nes Calvin zu verstehen. Sie gaben dem weltlichen Gemeindebegriff eine theologische Deutung und schufen damit für das kirchliche Leben eine neue Grundlage. Die Reformation sei weder kirchengeschichtlich noch nationalgeschichtlich ein isoliertes Ereignis, und sie müsse, wenn auch nicht nur, aus dem Zusammenhang der »Profangeschichte« Europas verstanden werden. In dieser Deutung erscheint die Reformation als ein gemeinsames europäisches Erbe, auf das auch die demokratische Kultur der Gegenwart zurückgreifen kann.

Das Buch von Thomas Brady untersucht die Geschichte der Stadt Straßburg in der Zeit der Reformation. In der Einleitung und in einem Epilog setzt sich Brady kritisch mit der deutschen Reformationsgeschichte des 19. Jahrhunderts auseinander. »Die nationalprotestantische Version der deutschen Geschichte, die Schleiermacher ihre programmatische Form und Ranke ihre historische Gestaltung verdankt«, führt Brady aus, »erhob für die Dauer nur eines Jahrhunderts den Anspruch, ›die Geschichte‹ der deutschen Nation zu sein.« Sie habe die deutsche Nation seit Luther als eine protestantische Nation beschrieben, die erst in der Entwicklung zum souveränen Nationalstaat 1870/71 ihre Erfüllung gefunden habe. Aber diese Vorstellung einer protestantischen Nation habe sich als Illusion erwiesen. Sie sei erstmals im Ersten Weltkrieg erschüttert worden und schließlich, nachdem sich die Nationalsozialisten die Formulierung von »Luther bis Hitler« zu eigen gemacht hätten, voll-

ständig zerbrochen. Brady bringt in dieser Argumentation *Nation und Konfession* in einen engen Zusammenhang, und er spannt damit den geschichtlichen Bogen von dem 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart.

Im Mittelpunkt des Buchs über »Protestantische Politik und deutsche Reformation« stehen die reformierte Stadt Straßburg in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts und der führende Politiker Straßburgs, der Ratsherr Jakob Sturm (1489–1553), der von dem erasmischen Humanismus geprägt wurde und der sich – wie auch die Stadt Straßburg insgesamt – in den 1520er Jahren der Reformation anschließt. Im Auftrag der Stadt kümmerte sich Sturm um die diplomatischen Beziehungen zu den anderen protestantischen Ständen im Reich, zu den Fürsten und Städten. Er vertrat Augsburg auf den Reichstagen, beispielsweise auf dem bekannten Augsburger Reichstag von 1530, wo die verschiedenen Bekenntnisschriften, die von Melanchthon erarbeitete »Confessio Augustana«, die von Sturm eingebrachte »Tetrapolitana« von vier Städten und die »Confutatio«, die Gegenschrift der katholischen Seite, vorgelegt wurden. Bei diesen politischen Religionsgesprächen auf der nationalen Ebene – Luther hatte sich in seiner berühmten Schrift »An den christlichen Adel deutscher Nation« von 1520 bewußt an »die Nation« gewandt – ging es darum, einen nationalen Ausgleich zwischen den neuen Konfessionen zu finden. Dies war auch die Absicht Kaiser Karls V. Als sich aber die jeweiligen konfessionellen Positionen verhärteten und

sich der politische Konfessionalismus als ein Dauerzustand abzuzeichnen begann, entschlossen sich die protestantischen Fürsten und Städte, zur Wahrung und Verteidigung ihrer eigenen Interessen ein militärisches Bündnis einzugehen. Es entstand jener Schmalkaldische Bund, benannt nach der thüringischen Stadt, zu dessen politischen Architekten der Straßburger Jakob Sturm zählte. Es war, so Brady, »eine ganz neue und bislang beispiellose Allianz zwischen den süddeutschen freien Städten und mitteldeutschen Fürsten«.

Das Bemerkenswerte und Neue an diesem Bündnis war, daß hier Fürsten und Städte, der Adel und der »gemeine Mann«, unter dem Zeichen des neuen, ihnen allen gemeinsamen Glaubens, des Protestantismus, zusammengingen. Der Schmalkaldische Bund verstand sich als der Kern einer künftigen protestantischen Nation. Das Bündnis mußte organisiert und finanziert werden. Brady's Buch liefert bemerkenswerte Einsichten in die Praxis der deutschen Politik des 16. Jahrhunderts. Mit der Niederlage des Schmalkaldischen Bundes in der Schlacht bei Mühlberg 1547 scheiterte dieser Versuch, Deutschland als eine protestantische Nation zu errichten, wie dies in England nach der Trennung von Rom unter Heinrich VIII. und in den Niederlanden nach dem erfolgreichen Kampf der sieben nördlichen Provinzen gegen die katholisch-spanische Oberherrschaft gelang. Deutschland blieb konfessionell geteilt und durch die Vielzahl seiner staatlichen Territorien partikularistisch organisiert. Zudem verstärkte der

neue Konfessionalismus den aus dem Mittelalter überkommenen Partikularismus der Städte und Territorien im Reich. Die Reformation Luthers war eben nicht, so konstatiert Brady, wie es Ranke in seiner berühmten »Deutschen Geschichte im Zeitalter der Reformation« sehen wollte, der Ursprung der modernen protestantischen Nation in Deutschland, die nur deswegen nicht zu ihrer Selbstverwirklichung gekommen sei, weil Rom dies drei Jahrhunderte lang verhindert habe. »Mit diesem Urteil«, so Brady, »verkündete Rankes Geschichtswerk die Botschaft Schleiermachers, daß ein modernes Deutschland eine protestantische Nation sein müsse.«

Als Außenpolitiker seiner Stadt wurde Sturm zum Realisten, der radikalere Formen der Reformation in Straßburg, etwa die der Täuferbewegung, deswegen ablehnte, weil er dadurch die Vertrauenswürdigkeit Straßburgs gegenüber seinen Bündnispartnern gefährdet sah. Durch diese Haltung kam es schließlich auch zum Bruch zwischen dem adeligen Patriarchen Jakob Sturm und Martin Bucer, dem führenden reformatorischen Theologen Straßburgs, einem ehemaligen Dominikaner, der einfachen sozialen Verhältnissen entstammte. Anders als Sturm war Bucer nicht bereit, sein reformatorisches Ideal der Identität von göttlicher und weltlicher Gemeinde aufzugeben. Bucer mußte schließlich Straßburg verlassen. So stieß die Reformation nicht nur an äußere Grenzen wie durch die Niederlage von Mühlberg, sondern auch an innere Grenzen in der eigenen städtischen Gemeinde. Schließlich fand sich Straßburg

unter der Führung Sturms auch bereit, mit dem katholischen Bischof einen *modus vivendi* zwischen den Konfessionen in der Stadt auszuhandeln. Zu den innerstädtischen Leistungen Sturms zählte der Aufbau eines reformatorisch-humanistischen Schulwesens, das beispielgebend wurde, und die Initiative zu einer reformatorisch-nationalen Geschichtsschreibung, mit der Sleidan beauftragt wurde. Sleidan schrieb, vor allem gestützt auf die Quellen, die ihm im Straßburger Stadtarchiv zur Verfügung standen, die erste Geschichte der Reformation in Deutschland. Sie prägte seitdem – jedenfalls bis Ranke – das Geschichtsverständnis des deutschen Protestantismus.

Man kann sich natürlich fragen, warum der historische Fall Straßburgs, einer Stadt, die heute zu Frankreich gehört, eine zentrale Rolle für die deutsche Reformationsgeschichte gespielt haben soll. Brady begegnet diesem Einwand, indem er darauf hinweist, daß zu jener Zeit Straßburg keineswegs an der deutschen Peripherie lag. Dies änderte sich erst im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts. Zur Illustration seiner These verwendet Brady das Bild einer umgekehrten Pyramide, deren Spitze Straßburg bildet, die aber auf den oberen Ebenen in das überörtliche und überregionale Geflecht der gesamtdeutschen Verhältnisse einbezogen ist. Deutsche Geschichte, so Brady, beginnt nicht erst mit dem 19. Jahrhundert. Brady will mit seinem Ansatz die Perspektiven der deutschen Geschichte erweitern. Dabei kann er sich auf die ungewöhnlich breiten Forschungen der letzten Jahrzehnte zur frühen Neuzeit stützen.

Brady weist darauf hin, daß die Konfessionen, die im 16. Jahrhundert entstanden, bis in die Gegenwart eine bemerkenswerte Rolle in der deutschen Gesellschaft gespielt haben: »Das Heilige Römische Reich verschwand zwar durch einen Napoleonischen Beschluß im Jahre 1803, aber die beiden Konfessionen, unter denen das Reich im sechzehnten Jahrhundert verteilt war, blieben ein wesentlicher Bestandteil der deutschen Lebenswirklichkeit.« Und er fährt fort: »Darüber hinaus ... sind die politischen Erfahrungen der Menschen im Reich zur Zeit der Reformation nicht belanglos für die ›Geschichten‹ ihrer modernen Nachkommen. Sehr viele der lokalen und regionalen Einheiten, die das Reich schützte, bestanden über das sechzehnte Jahrhundert hinaus und formten die politische Welt Deutschlands im 19. Jahrhundert. In den Territorien, den sich selbst verwaltenden Städten, den Gemeinden und den vielen kleinen städtischen Einheiten, die der amerikanische Historiker Mack Walker ›home towns‹ genannt hat, formten sich die politischen Erfahrungen, die die Deutschen mit in die Moderne brachten.«

Anders als Brady wirft Berndt Hamm in seinem Buch über »Bürgertum und Glaube. Konturen der städtischen Reformation« nicht die Frage nach dem Spannungsbogen deutscher Geschichte vom 16. bis in das 20. Jahrhundert auf. Der Sammelband faßt drei Einzelbeiträge zusammen die zuvor bereits in anderen Publikationen erschienen sind. Dabei handelt es sich zum einen um den als Orientierung gedachten Aufsatz über »Spät-

mittelalterliche Stadt und städtische Reformation«, der die breite stadthistorische Forschung über die Reformationszeit zusammenfaßt, die in den letzten dreißig Jahren erschienen ist, nachdem die Arbeiten von Arthur G. Dickens »The German Nation and Martin Luther«, in dem die Reformation als ein »städtisches Ereignis« dargestellt wurde, und von Bernd Möllers über »Reichsstadt und Reformation« der Reformations- wie der Stadtgeschichte ganz neue Impulse gegeben hatten. In einem weiteren Beitrag behandelt Hamm die Rolle des Nürnberger Stadtschreibers und Theologen Lazarus Spengler (1479 bis 1534). Biographie und Stadtgeschichte verbindet auch der dritte Beitrag dieses Bandes über den Nürnberger Hans Sachs (1494–1576), überschrieben »Ein Handwerker als Theologe: Soziale und fried-

liche Reformation«. Hier wird der Alltag städtischer Reformationsgeschichte beschrieben, wie ihn Hans Sachs in Nürnberg erlebte. Mehr noch als die bewußt theoretisch und generalisierend angelegte »Orientierung« tragen gerade diese beiden biographischen Skizzen dazu bei, die Vorstellung von der Stadt des 16. Jahrhunderts mit konkreter Anschauung anzureichern. Unausgesprochen belegt auch dieses Buch, in dessen Mittelpunkt die Stadt Nürnberg steht, ebenso wie Bradys Studie über Straßburg, daß sich unter Einbeziehung des Spätmittelalters, des 16. Jahrhunderts und im Blick auf die historische Rolle der deutschen Städte heute ganz neue Möglichkeiten eröffnen, den Spannungsbogen deutscher Geschichte bis in die Gegenwart nachzuzeichnen.

Kriegs-Stadt-Geschichte

Heiter mutet das in den Jahren 1584–1611 neu erstandene Rathaus mit seinem Wachturm (Beffroi) an. Von dem alten Bau, dessen Erstellung die Gräfin Margarete von Flandern 1374 erlaubte, ist wohl nichts mehr erhalten. Über dem luftigen säulengetragenen Bogengang, in dem sich immer eine eifrige Schar Feldgrauer um die schwierigen Namen der Berichte aus Rußland und Serbien bemüht, erhebt sich der festliche Saalbau mit seinen schlanken Pilastern.

Wir sind es gewöhnt, an den Rändern auch unserer kleinsten Städtchen nicht immer schöne, aber doch lebenskundende Bauten unserer Tage zu sehen. Nichts davon regt sich in Bapaume, das im Jahre 1793: 3492, im Jahre 1901: 3113 Einwohner zählte. Der einzige Bau, aus dem der Geist unserer Zeit redet, steht auf dem Friedhof: es ist das schlichte Denkmal, das den Toten unseres Reservekorps gewidmet ist. Dicht bei dem Städtchen, dessen träumendes Antlitz ganz in die Vergangenheit gewandt ist, steht es, ein ernstes und verpflichtendes Zeichen deutscher Gegenwart und Zukunft.

Aus Städten und Schlössern Nordfrankreichs. Von Dr. H. ERHARD Kriegsfreiwilligem, Korps-Verlagsbuchhandlung Bapaume 1915, S. 82 f.

Besprechungen

MARGARETE SCHINDLER, *Blick in Buxtehudes Vergangeneit. Geschichte der Stadt. Zweite, völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage, hrsg. von der Stadtparkasse Buxtehude, Buxtehude 1993, 83 Abb., 264 S., DM 20,-.*

Margarete Schindler stellt Buxtehude mit dem Image »Wolkenkuckucksheim«, Stadt der berühmten Märchen und Schmunzelgeschichten vor. Architekten, Stadtplaner und Städteforscher sollten allerdings der Darstellung der Gesamtkonzeption und Realisierung einer außergewöhnlichen Stadtgründung ihre besondere Aufmerksamkeit schenken.

Im Anschluß an eine auf Sandrücken und Schwemmkegel der Este um die Kirche St. Petri liegende Siedlung hat Erzbischof Giselbert von Bremen für militärische, administrative und wirtschaftliche Aufgaben um 1300 mitten im Moor eine feste Stadt errichten lassen. Holländische Ingenieure haben mit dem Bullenberg als Fluchtpunkt im Quadrat um die künftige 9 ha große Stadanlage 40–70 Meter breite, sehr beachtliche Stadtgräben (Viver) gezogen. Diese erhielten durch ein die Stadt durchziehendes von der tiefeabhängigen Este gespeistes Fleth mit zwei Stauwehren einen stabilen Wasserstand, der neben der militärischen Sicherheit auch der Freihaltung der in das Moor getriebenen Pfahlgründung für Bauten diente. Die Flethanlage lieferte Energie für die städtische Mühle und bildete innerhalb der sicheren Stadtbefestigung ein geschütztes Hafenbecken. An der Fletheinfahrt befand sich als Schutz vor Eindringlingen ein Wasserbaum. Diese Wasseranlage mit dem ersten rational geplanten Hafenbecken Deutschlands (S. 70) ist einmalig geblieben. Die Kunst, mit ihr auch wahrhaftige Steinbauten zu verbinden, war eine dem Mittelalter vorbehaltene Meisterleistung,

zu der die Neuzeit nicht mehr fähig war. Die Vermessung der Straßen, Plätze und Hausgrundstücke erfolgte ebenfalls mit dem Bullenberg als Fluchtpunkt. Erst im 14. Jahrhundert ging vom nahegelegenen Dorf und Kloster Buxtehude der Name, der so viel wie »Buchengestade mit Hude« (Anlegestelle) bedeutet hat (S. 43), auf die Stadt im Moor über.

1328 bekam Buxtehude Stader Recht mit weitreichender Autonomie übertragen, die erst sehr spät – 1824 – mit der verfassungsmäßigen Neuordnung im Königreich Hannover beseitigt worden sei. Die Ratsherrschaft wurde von Kaufleuten wahrgenommen. Auffällig ist vom Mittelalter bis in die Gegenwart die breite mit Handel und gewerblicher Produktion verbundene Mittelschicht. Im Mittelalter bildeten die Getreideausfuhr, die Funktion als einzige Fährstation an der Niederelbe, im 16. Jahrhundert der Ochsenhandel, im 17. Jahrhundert die Reederei und in der Gegenwart besonders der Maschinenbau und die chemische Industrie wichtige Erwerbsgrundlagen.

Die Darstellung der einzelnen stadtgeschichtlichen Zeitabschnitte erfolgt in ausgewogener Proportion. Das Buch durchzieht ein Leittext, an den in lockerer wie bunter Folge informative wie unterhaltsame Exkurse unterschiedlichster Art angelagert sind. Dabei ist der überregionale Bezug ebenso gewährleistet wie das deutlich hervortretende Lokalkolorit. Der Band ist gut mit Bildern ausgestattet, hat eine Zeittafel, ein Literaturverzeichnis und einen Bildnachweis.

Magdeburg

Gudrun Wittek

LUDOVICA SCARPA, *Honoratioren und Armenwesen in der Berliner Luisenstadt im 19. Jahrhundert, München: K. G. Saur 1996, 9 Abb., 390 S., geb. DM 128,-.*

Was von Ludovica Scarpa am Beispiel der Berliner Luisenstadt des 19. Jahrhunderts demonstriert wird, ist nichts anderes als die einerseits unscheinbare, andererseits höchst komplexe Abfolge jener Verwaltungsstrukturen, die zur Behebung der »sozialen Frage« angemessen schienen. Es ist ein Drama mit unzähligen Akten und Einschüben, dessen Protagonisten in besonderer Weise in ihrem lokalen Umfeld verwurzelt sind. Mit dem für das Buch zentralen Begriff der »Honoratioren« ist soviel gemeint wie »ehrenamtliche Beamte«, die sich, zumeist der heterogenen Schicht des »Kleinbürgertums« (Handwerker, Fabrikanten, Kaufleute) entstammend, der »öffentlichen Angelegenheiten ihres Gemeinwesens – scheinbar – uneigennützig annahmen. Selbstverantwortung, freier Ermessensspielraum und Überschaubarkeit aller ihrer Handlungen waren feste Spielregeln des Systems.« Doch was mit der Stein'schen Städteordnung in Form von Armenkommissionen in der kommunalen Stadtverwaltung seinen Ausgang nimmt, mündet – um mit Max Weber zu sprechen – in die »bürokratische Herrschaft« einer »unpersönlichen Ordnung«. Am Ende des Jahrhunderts halten Staat und Verwaltung Einzug (nicht nur) in die (Berliner) Kommune.

Nicht die Rekonstruktion eines historischen Ablaufs, sondern das Zusammendenken gesellschaftlicher Phänomene ist das Besondere der vorliegenden Arbeit. Die Struktur des Armenwesens bildet zugleich den Nukleus kommunaler Selbstverwaltung. Mit überraschenden Effekten, denn »das Unterstützungssystem (stellte) eine indirekte Förderung für die sich erst bildende Industrie dar, weil die gesamte Gesellschaft eingespannt wurde, um die Arbeiter zu ernähren und am Ort zu halten, wenn sie wegen schlechter Konjunktur von den Unternehmern entlassen wurden.« Weit mehr aber förderte das Berliner System den freien Wohnungsmarkt, denn diese Unterstützungen waren »in der Praxis Mietunter-

stützungen und flossen in die Taschen der gleichen kleinbürgerlichen Hausbesitzer, die als unbewußte »Erfinder« dieses Systems gelten können«, womit wiederum »die Rentabilität des Mietshauses garantiert« und zugleich die »Finanzierung der stetigen Erweiterung der Stadt« gewährleistet wurde.

In diesem Lichte betrachtet ist die direkte Korrelation von Umverteilungssystem und räumlicher Entwicklung *per se* eine Offenbarung. Nicht weniger interessant aber ist der Umstand, daß gerade darin »ein Ausgleichsfaktor ersten Ranges (bestand), um die sich industrialisierende Stadt nach Regeln zu stabilisieren, die noch Rudimente der Ständegesellschaft anhafteten.« Die räumliche Ausgestaltung spielte dabei grundsätzlich eine Hauptrolle. Als Friedrich Wilhelm IV. im Jahr 1840 den Thron bestieg, hatte er, im Hinblick auf die Luisenstadt, genau künstlerische und religiöse Vorstellungen. Er wollte hier, auf dem Köpenicker Feld, einen vorbildlichen neuen Stadtteil schaffen, kulminierend in zwei großen repräsentativen Bauten (dem Diakonissenmutter- und -krankenhaus Bethanien und der Jakobikirche). Und gerade dieses Vorgehen interpretiert Scarpa als »konservative Offensive gegen das traditionelle Netz der sozialen Strukturen des Viertels, gegen das System der Selbstverwaltung durch die Honoratioren am Ort«.

Unter anderen Vorzeichen entfaltete auch der sogenannte Hobrecht-Plan von 1862 enorme gesellschaftliche Wirkungen. Obgleich der »hundertjährige Bebauungsplan« – wie ihn der Abgeordnete Lasker 1870 ironisch nannte – und seine »Begleiterscheinung«, die Mietskasernen, unablässig kritisiert wurden, hatte diese Kritik auf das konkrete Wachstum der Stadt und die jahrzehntelange Produktion dieses Haustyps kaum Auswirkungen. Es war die gemischte Gesellschaft nach altliberaler Manier, die hier ihren Ort fand – und der mit dem Modernisierungskonzept der Fortschrittliberalen der Kampf angesagt wurde. Und mit dem Bau der ersten Villenkolonien nahm die Trennung der sozialen Schichten in der Stadt denn auch bald Gestalt an.

»Gemeinwohl und lokale Macht« zeichnet, eingängig und nachvollziehbar, den Wandel nach, den soziale Strukturen im Laufe des Jahr-

hundreds nahmen von der lockeren Zusammenarbeit einzelner Personen, die ihre Entscheidungen informell auf nachbarschaftliche Art trafen, hin zu behördlichen Verfahren in eigens dafür eingerichteten Ämtern. Wenngleich etwas positivistisch und mitunter recht langatmig, ist Ludovica Scarpa ein sehr informatives Buch gelungen. Es läßt sich auch lesen als eine Streitschrift wider den »Selbstbetrug des Fortschrittsdenkens der

Moderne, die bereitwillig mehr Geld in institutionalisierte Dienste und aufwendige Verwaltungen steckt, anstatt die billigeren – und menschenfreundlicheren – nachbarschaftlichen Hilfen zu fördern.« Wenn das keine Aufforderung zum Nachdenken ist!

Berlin

Robert Kaltenbrunner

Vom Nutzen der Gründerzeit

Die heute schon berühmte Qualität der Brünner funktionalistischen Architektur spiegelte sich auch im Bild der Ringstraße nicht nur in einer Reihe von Wettbewerben, sondern auch in Schöpfungen aus der Zeit zwischen 1920 und 1940. Sie setzte sich auch in den Nachkriegsjahren fort, aber immer mehr begleitet von einer offensichtlichen Unlust, ihre ursprüngliche Auffassung zu respektieren. Und so konnte es dazu kommen, daß mehr als ein Sechstel ihrer Bauten niedergerissen und mehr als ein Viertel weitgehend umgebaut wurde – das ist mehr als die Hälfte des ursprünglichen Bauvolumens. Nach dem Ersten und dann wieder nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auch die meisten Denkmäler beseitigt. Heute steht etwa ein Sechstel der ursprünglichen Bebauung unter Denkmalschutz. Die Brünner Ringstraße wurde bis zum Ersten Weltkrieg mit ungefähr hundert Objekten bebaut, wovon etwa ein Viertel öffentliche Bauten darstellten; darüber hinaus wurden hier etwa zehn Denkmäler und kleinere Baulichkeiten geschaffen. Die Hälfte der Objekte lag im eher repräsentativen nordwestlichen Viertel, je ein Viertel in den beiden Teilen des südöstlichen Viertels.

HANS HAAS / HANNES STEKL (Hrsg.), *Bürgerliche Selbstdarstellung. Städtebau, Architektur, Denkmäler* (= Bürgertum in der Habsburgermonarchie Bd. IV, 1995), S. 37.

24. Jahrgang

2/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Konrad Tyrakowski

México-Tenochtitlan um 1520

Jörg Stabenow

Chemnitz im Wiederaufbau 1946-1959

Jürgen Trimborn

Zum Wiederaufbau der Dresdner
Frauenkirche

Elisabeth Heil

Bamberg's Pflaster

Guido Rings

Dionysios I. Tyrann zwischen Polis und
Monarchie

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahrszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovesstraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbetringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12-32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zusätzlich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

- KONRAD TYRAKOWSKI, Méxiko-Tenochtitlan um 1520. Kartographisch-stadtgeographische Analyse des sogenannten Cortés-Plans, der ersten europäischen Darstellung der alt-aztekischen Metropole 85
- JÖRG STABENOW, Stadtfragmente, Planungsspuren. Die Chemnitzer Innenstadt im Wiederaufbau 1946–1959 110
- JÜRGEN TRIMBORN, Das »Wunder von Dresden«: Der Wiederaufbau der Frauenkirche. Ein kritischer Blick auf das »größte Rekonstruktionsprojekt des Jahrhunderts« 127
- ELISABETH HEIL, Bamberg's Pflaster 150

KLEINE BEITRÄGE

- GUIDO RINGS, Dionysios I. Tyrann zwischen griechischer Polis und hellenistischer Monarchie. Zur historiographischen Reflektion Dionysios I. von Syrakus 172

DIE AUTOREN 175

BESPRECHUNGEN

- HARALD BODENSCHATZ, »Der rote Kasten«. Zur Bedeutung, Wirkung und Zukunft von Schinkels Bauakademie (*Erich Konter*) 176
- TILMAN HARLANDER, Zwischen Heimstätte und Wohnmaschine. Wohnungsbau und Wohnungspolitik in der Zeit des Nationalsozialismus (*Robert Kaltenbrunner*) 177
- HANS MOMMSEN / MANFRED GRIEGER, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich (*Christian Schneider*) 179
- STIFTUNG BAUKULTUR ZÜRICH (Hrsg.), Abbruchobjekt Rindermarkt 7. Seine Rettung (*Theresia Gürtler Berger*) 182
- ARND KLUGE (Hrsg.), Hofer Heimatbuch. Führer durch das Museum Bayerisches Vogtland (*Marion Diehm*) 183

Konrad Tyrakowski

México-Tenochtitlan um 1520

Kartographisch-stadtgeographische Analyse des sogenannten Cortés-Plans, der ersten europäischen Darstellung der alt-aztekischen Metropole

1. Problembeschreibung

Am 30. Oktober 1520 schreibt Cortés¹ in Segura de la Frontera (heute Tepeaca im Staat Puebla) seinen zweiten Brief an den spanischen König Karl V. und berichtet von seinem abenteuerlichen Einzug (am 8. 11. 1519) in die Stadt Tenochtitlan/Mexico sowie vom erzwungenen Rückzug (am 30. 6. 1520). Bis zu acht Monaten hatten er und seine Leute Zeit, die Stadt zu erkunden.² Cortés gibt eine ausführliche Darstellung des Sees von Texcoco mit der Hauptstadt auf einer Insel – am häufigsten Temixtitlan³ genannt – und von seinen Erlebnissen mit dem König Moctezuma. Diesem Brief muß ein Stadtplan beigelegt haben, denn im dritten Bericht vom 15. Mai 1522 bezieht sich Cortés darauf, als er von einem Damm spricht, der auf dem Plan zu sehen sei: »[...] según que por la figura de la ciudad de Temixtitlan, que yo envié a vuestra majestad, se podrá haber visto.«⁴ (... wie auf der Darstellung der Stadt Temixtitlan, die ich Eurer Majestät geschickt habe, man gesehen haben wird.)

1524 wird in Nürnberg eine lateinische Ausgabe des zweiten und dritten Cortés-Berichts publiziert,⁵ und einigen heute erhaltenen Exemplaren ist der von einem unbekannten Künstler angefertigte Holzschnitt der Stadt Tenochtitlan (Abb. 1) beigegeben, der die europäische Umsetzung der verschollenen Ur-Aufnahme ist – im folgenden Cortés-Plan genannt. Links daneben werden die Umrisse des Golfs von Mexiko gezeigt.

Die moderne Analyse des kartographischen und urbanen Gehalts dieser an Radkarten erinnernden Inseldarstellung mit lateinischer Beschriftung setzte früh ein, ohne aber alle Fragen klären zu können. Bisher haben Alcocer⁶ und Toussaint/Gómez de Orozco/Fernández⁷ die nach Ausführlichkeit und Tiefgang umfassendsten Analysen vorgelegt. Darin werden die Bauelemente mit Strukturskizzen benannt, verglichen

¹ H. Cortés, *Cartas de Relación*, 9. Aufl., Mexico 1976, S. 29–97.

² Ebda., S. 53, 66.

³ Ebda., z. B. S. 61.

⁴ Ebda., S. 111.

⁵ *Praeclara Ferdinandi Cortesii de Nova maris Oceani Hyspania Narratio [...] Nurmbergae 1524* [Universitätsbibliothek München StO-Sign. 0014/W 2 H. aux. 52].

⁶ I. Alcocer, *Apuntes sobre la antigua México-Tenochtitlan*, Tacubaya 1935.

⁷ M. Toussaint / E. Gomez de Orozco / J. Fernández, *Planos de la Ciudad de México, Siglos XVI y XVII. Estudio histórico, urbanístico y bibliográfico*, México 1938, S. 86 ff.

und kritisch kommentiert. Marquina⁸ übernimmt Alcocers Interpretation unverändert. Besonders erwähnenswert ist der wirkungsvolle Versuch von Alcocer,⁹ mit einer Kolorierung des Stadtzentrums die Lesbarkeit zu erhöhen. In der Folgezeit wird der Cortés-Plan nur in Einzelaspekten gewürdigt.¹⁰

Dabei blieb eine gewisse Vorsicht dem Cortés-Plan gegenüber immer bestehen, was vielleicht durch die Verzerrung einiger Elemente bewirkt wurde, da einzelne unerklärliche Eigenheiten auf Irrtümer des Zeichners zurückgeführt wurden. Häufig etwa wird die Beobachtung wiedergegeben, daß der Haupttempel auf der falschen Platzseite stehe, nämlich im Westen statt im Osten.¹¹ Und da dann diverse Kopisten die Verzerrungen wie die Simplifizierung bis zur Phantasterei weitertrieben,¹² fiel ein gehöriger Zweifel auf den Ur-Plan.

Eine fast zeitgleiche Quelle ist dagegen kaum beachtet worden. Es handelt sich um ein Flugblatt eines unbekanntenen Autors aus dem Jahr 1522¹³ oder 1523, wohl aus Augsburg.¹⁴ In frühneuhochdeutscher Sprache verbreitet es Inhalte des zweiten Briefes. Hier wird eine Beschreibung von demschican/Demyschican (= Tenochtitlan)¹⁵ gegeben, die für unsere Studie genutzt werden soll. Dazu ist es ein Hinweis auf die Rezeption dieser neuen Nachrichten im deutschen Sprachraum.

2. Aufgabenstellung

Die vorliegende Arbeit hat die Aufgabe, die Einsicht in den Cortés-Plan zu aktualisieren und die Analyse der kartographischen Mittel wie der urbanen Struktur zu vertiefen. Auf den ersten Blick ist der Plan unübersichtlich, nicht zuletzt verwirrt die graphische Gestaltung des Wellengangs des Sees. Es sollen in verschiedenen Schichten die naturgeographischen Komponenten und die anthropogeographischen Strukturen sichtbar gemacht werden. Konkret werden folgende Arbeitsschritte folgen:

⁸ I. Marquina, *Templo Mayor de México*. Guía oficial, 3. Aufl., México 1968, S. 4.

⁹ I. Alcocer (s. A 6), S. 12 ff.

¹⁰ Vgl. E. W. Palm, *Tenochtitlan y la Ciudad ideal de Dürer*, in: *Journal de la Société des Américanistes*, XL (1951) S. 59 ff.; H. B. Nicholson, *Montezuma's zoo*, in: *Pacific Discovery* VIII, S. 3 ff.; J. Newig, *Der Schachbrettgrundriß der Stadt Mexiko – antikes Vorbild oder indianische Tradition?*, in: *Petermanns Geographische Mitteilungen* 121 (1977), S. 253 ff.

¹¹ Vgl. M. Toussaint, *Estudio histórico y analítico*, in: M. Toussaint (s. A 7), S. 110; vgl. D. Carrasco, *Myth, cosmic terror and the Templo Mayor*, in: J. Broda / D. Carrasco / E. Matos Moctezuma, *The Great Temple of Tenochtitlan. Center and periphery in the Aztec World*, Berkeley – Los Angeles – London 1987, S. 137.

¹² M. Toussaint (s. A 7), S. 101, 103 ff.; F. Benítez, *La ciudad de México 1325–1982*, vol. 1: *Tenochtitlan siglo XVI–siglo XVII*, Barcelona 1981, S. 171 ff.

¹³ E. Weller (Hrsg.), *Die ersten deutschen Zeitungen [...] mit einer Bibliographie (1505–1599)*, Stuttgart 1872, S. 38 ff.

¹⁴ H. R. Wagner, *Three accounts of the expedition of Fernando Cortés*, printed in Germany between 1520 and 1522, in: *The Hispanic American Historical Review* 9 (1929), S. 176 ff.

¹⁵ E. Weller (s. A 13), S. 41.

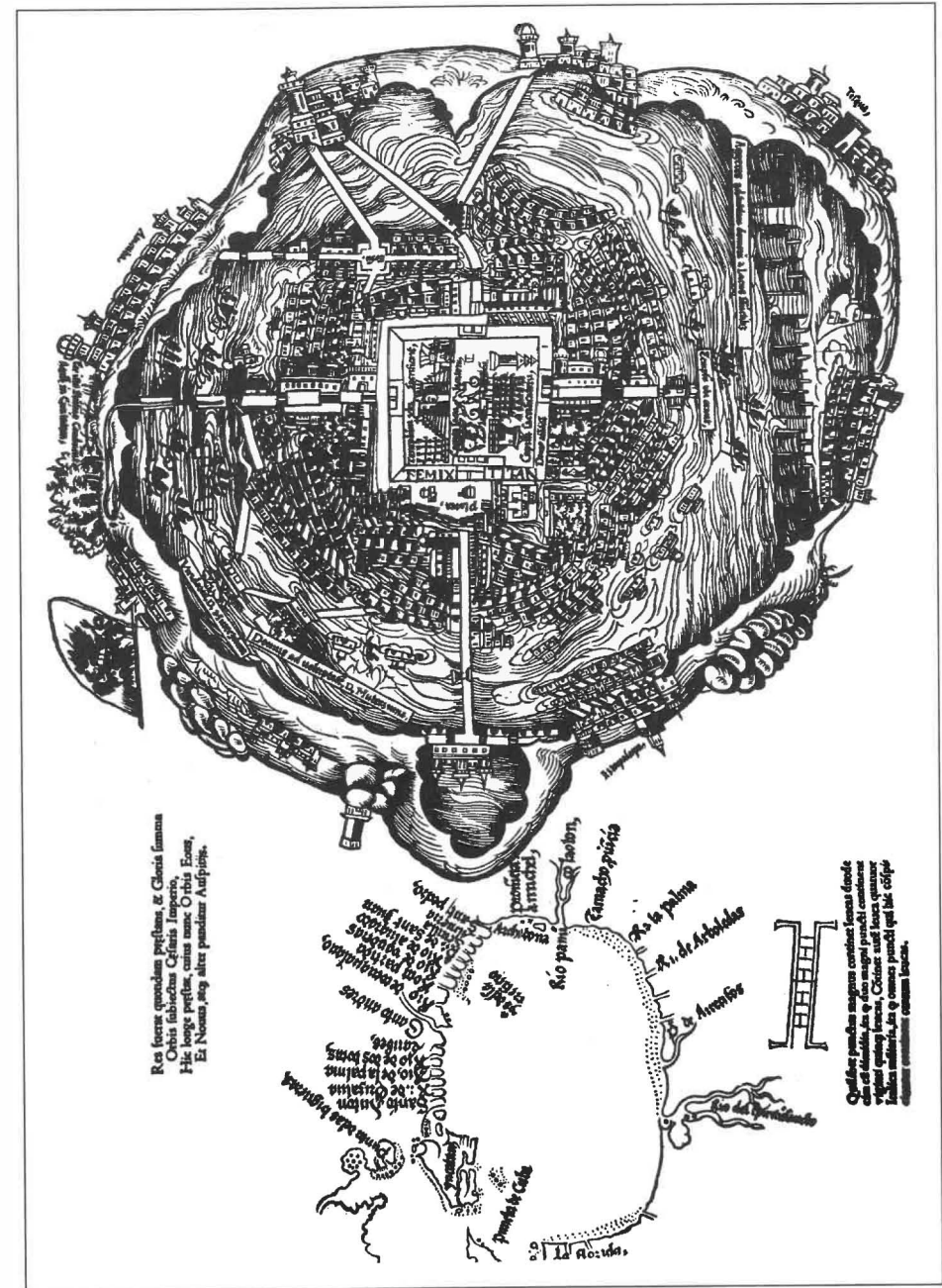


Abb. 1: Der sogenannte Cortés-Plan der Inselstadt Tenochtitlan (Alt-México mit dem Golf von Mexiko) von 1524 (nach dem Original in der Universitätsbibliothek München).

- a) Zuerst sollen die konfus anmutende Beschriftung analysiert und die dahinter stehende Ordnung und Orientierung erkannt werden.
- b) Dann sind natürliche Landschaftselemente herauszupräparieren und mit archäologischen Funden und historischen Fakten zu vergleichen, um die Glaubwürdigkeit der Karte zu hinterfragen. Damit dürfte die bisherige Einsicht in den Informationsgehalt der Karte erhöht werden.
- c) Ferner sollen die Elemente der Stadtstruktur mit den Beschreibungen der Eroberer kontrastiert und der Einfluß der europäischen Ikonographie in der kartographischen Gestaltung dargestellt werden.
- d) Sodann ist zu zeigen, wie es zu dieser ungewöhnlichen Verzerrung, die das Verständnis des Dargestellten behindert hat, kommen konnte.
- e) Zum Schluß soll auf eine bisher in der Literatur nicht bekannte Kopie des Cortés-Plans aus dem italienischen Kulturraum aufmerksam gemacht werden.

2.1. Zum Problem der kartographischen Orientierung

Das Interesse des Kartographen war auf drei ihm wichtige Dinge gerichtet: Hauptobjekt war die Insel Tenochtitlan mit der Hauptstadt Mexico, die inmitten eines Sees mit verzerrter Uferlinie liegt. Darin wiederum richtete sich das Augenmerk primär auf das zeremonielle Zentrum, weniger auf eine getreue Aufnahme der gesamten Stadt, wofür die überproportionale Darstellung dieses Tempelbezirks spricht. Letztlich waren die Verbindungsachsen dieses Zentrums mit dem Festland Gegenstand des Interesses, die breit und mit detaillierter Architektur verzeichnet werden.

Tab. 1 (zu Abb. 2): Beschriftung des Tenochtitlan-Plans von 1524 nach dem Exemplar der Universitätsbibliothek München.

Originalbeschriftung	Korrekte Schreibweise	Bedeutung
(1) Templum ubi sacrificant		Tempel, wo man opfert
(2) Capita sacrificatorum		Köpfe der Geopferten
(3) Idol lapideum		Steinernes Götterbild
(4) Capita sacrificatorum		Schädel der Geopferten
(5) Doms animalium	Domus animalium	Haus der Tiere
(6) TEMIXTITAN	Tenochtitlan	
(7) Platea		Straße, Gasse
(8) Doms D. Mutezuma	Domus D. Muctezumae	Haus des Herrn Moctezuma
(9) Forum		Marktplatz (Tlatelolco)
(10) Aggeres ad tutelam domorum a Lacus fluctibz	Aggeres ad tutelam domorum a lacus fluctibus	Dämme zum Schutz der Häuser vor den Fluten des Sees
(11) Templum ubi orant		Tempel, wo sie beten
(12) Tesqua	Texcoco	

(13) Iztapalapa	Ixtapalapa	
(14) Domus ad uoluptatem D. Muteezuma	Domus ad voluptatem domini Muctezumae	Haus zu Willen des Herrn Moctezuma
(15) Viridariu, D. Muteezuma Moctezuma	Viridaria domini Muctezumae	Parks des Herrn Moctezuma
(16) Ex isto Fluuio Conducut Aquam in Ciuitatem	Ex isto fluvio conducant aquam in civitatem	Aus diesem Fluß leiten sie Wasser in die Stadt
(17) Atacuba	Tacuba	

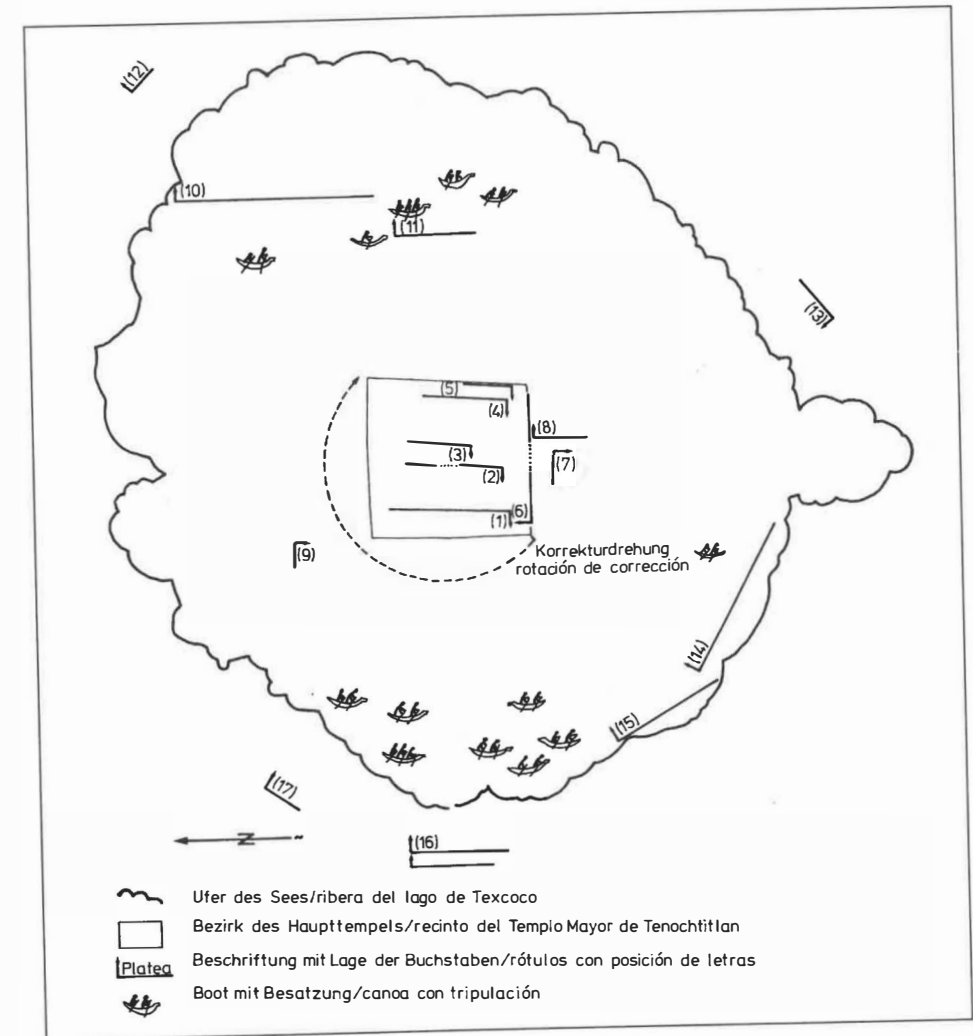


Abb. 2: Kriterien der Orientierung des Cortés-Plans nach Osten.

Ein bisher nicht beachtetes Problem ist das der Orientierung dieses Planes, die schwer erkennbar ist, da die Rad-Struktur keine eindeutige Ausrichtung vorgibt. Aber eine Analyse erlaubt tiefere Erkenntnisse. Im Gesamtbild des ganzen Ensembles (Abb. 1) sieht der Leser den Stadtplan nach Westen gerichtet; jedoch ist dies schon der erste Fehler. Denn damit tat der Drucker dem Holzschneider Unrecht, der das Werk von einem ganz anderen Blickpunkt aus konzipiert hatte, wie die kopfstehenden großen Schriftbänder belegen.

Geographisches Faktum ist, daß der Nebensee von Xochimilco und Chalco (im Holzschnitt als kleine Nebenlagune dargestellt) den Süden angibt. Bei einer Westorientierung ist zwar die Beschriftung des Tempelbezirks gut zu lesen, die anderen Bezeichnungen stehen aber überwiegend kopf. Eine Drehung dieses Zentrums um 180 Grad behebt diesen Fehler (Abb. 2), wodurch die Hauptachse nach Osten orientiert wird. So erscheint nun der Tempelbezirk als verdreht, dennoch dürfte dies die korrekte Lage sein und zwar aus mehreren Gründen:

1. Es gibt auf dem Tenochtitlan-Plan insgesamt 17 Schriftzüge (Abb. 1, 2; Tab. 1). Davon sind, vom westlichen Standpunkt aus (Abb. 2) besehen, insgesamt sechs Inschriften (1, 2, 3, 4, 5) nicht zu lesen, da sie ganz oder schräg gelegt kopfstehen; diese befinden sich auffälligerweise alle im zentralen Tempelbezirk. Nur eine einzige weitere Schrift (13), Iztapalapa, liegt am Bildrand. Drei Bezeichnungen (6, 7, 8) stehen senkrecht in der Ost-West-Achse und damit in neutraler Position. Sieben Legenden sind alle außerhalb des Tempelbezirks angebracht, sind aber in ihrer Normal- (10, 11, 17) oder Schräglage (12, 14, 15, 16) gut lesbar. Das heißt, daß wir zwischen der Ost- oder West-Orientierung entscheiden müssen.
2. Es muß die Ost-Orientierung die richtige sein. Dies wird gestützt durch die Darstellung der Kanus: Auf dem See sind 13 Boote dargestellt, die teils Bug, teils Heck voraus alle nach Süden fahren. Das heißt, daß alle diese Kähne und damit auch das Kartenbild vom westlichen Standpunkt aus in Ostrichtung betrachtet werden sollen.
3. Bleibt zu fragen, ob und wenn ja, wie es zum Kopfstand des Textes im Tempelbezirk gekommen ist. Die Hypothese lautet, daß diese Beschriftung (mit einer Ausnahme), ursprünglich um 180 Grad gedreht, von Westen aus angelegt war. Der Beweis ist so zu führen: Dieses zentrale Viereck kann problemlos gedreht werden, wodurch die Schrift in die richtige Leseposition gelangt. Damit kommt aber auch – dies ist ein weiterer Beweis – die doppelte Tempelpyramide an den korrekten Platz auf der Ostseite des Tempelareals. Dorthin gehört auch der Tempel, wie die Ausgrabungen im Zentrum der Stadt Mexiko klar belegen. Die fehlerhafte Lage des Haupttempels ist also wohl als technischer Fehler anzunehmen, dessen Entstehung allerdings unklar ist; denn im Originaldruck ist nicht zu erkennen, daß hier zwei verschiedene Druckstöcke fehlerhaft zusammengefügt wurden. Auch ist der Tiergarten Moctezumas durch eine klar durchgezogene Linie an das Tempelareal an-

gegliedert. Diese Ungereimtheit widerspricht obiger Deutung und muß bis zu einer besseren Erklärung offen bleiben.

Damit hängt die Bezeichnung »Doms aimalium« (5) zusammen, deren Position sich einer schnellen Begründung sperrt. Bei einer Drehung des Tempelareals würde sie sich nämlich von ihrem zu bezeichnenden Objekt, dem Tiergarten Moctezumas, entfernen. Bemerkenswert ist jedoch, daß sich diese Schrift nur gut halb mit ihrem Objekt deckt, weil der Ortsname Temixtitlan (6) offensichtlich zuerst stand und dann der Gravurplatz knapp wurde. Eine genaue Begründung, wie es zu dieser Verdrehung kam, muß vorerst offen bleiben. Als Faktum gilt, daß es zu dieser Drehung kam.

2.2. *Physisch-geographische Landschaftselemente*

Die Mexica konnten sich erst lange nach ihrer Einwanderung zwischen bereits existierenden Stammeskulturen einen eigenen Lebensraum verschaffen: Im Jahre 1325 gründeten sie auf einer Insel (mit längerer Siedlungstradition, wie Funde aus der 2. Hälfte des 11. Jahrhundert zeigen)¹⁶ im See von Texcoco ihren wichtigsten Ort: Tenochtitlan/México.

Jüngere Forschungen haben erkennen lassen, daß diese Insel zum großen Teil künstlich angelegt oder doch vergrößert worden sein muß.¹⁷ Bevölkerung und Macht wuchsen, besonders nachdem unter dem König Itzcoatl ab 1426 das Imperium entwickelt und Tenochtitlan zur Hauptstadt des wachsenden Territoriums ausgebaut wurde. Für den Zeitpunkt ihrer Eroberung hat Rojas¹⁸ die Einwohnerzahl auf 200 000 bis 300 000 Einwohner berechnet.

2.2.1. *Wasserflächen*

Tenochtitlan lag zur vorspanischen Zeit in einer amphibischen Umgebung. Die flache Lagune änderte Größe und Wasserstand je nach Intensität von Regen- und Trockenzeit und je nach Grad der Bodenerosion der vulkanischen Hänge. Mit einer Unzahl von Kanus wurde ein reger Verkehr zwischen den Uferstädten betrieben. Mit Fischen, Wasservögeln und anderem Getier trug die Lagune zur Versorgung der Bevölkerung bei. Allerdings waren Überschwemmungen der Inselstadt häufig. Um diesen Des-

¹⁶ M. Reyes Cortés / J. García-Barcelona, Estratificación en el área de la catedral, in: C. Vega Sosa (Hrsg.), El recinto sagrado de México-Tenochtitlan. Excavaciones 1968–69 y 1975–76, México 1979, S. 20.; C. Vega Sosa, La cronología relativa de México-Tenochtitlan, in: mexicon (1990), S. 13 f.

¹⁷ M. Mazari (et al.), Los asentamientos del templo mayor analizados por la mecánica de suelos, in: Estudios de cultura nahuatl 19 (1989), S. 145 ff.

¹⁸ J. L. de Rojas, México Tenochtitlan. Economía y sociedad en el siglo XVI, 2. Aufl., México 1988.

astern zu begegnen, riet Nezahualcōyotl, König von Tezcoco, dem König Moctezuma I. 1449 zum Bau eines Deiches.¹⁹

Diese »albarrada de los indios« (Abb. 3), 12 km lang und 6 m breit, querte den See nahe Villa de Guadalupe im Norden und Iztapalapa im Süden. Sie bestand aus einer Steinmauer mit aufgesetztem Zaun aus Flechtwerk und wies Tore auf. So konnte das Eindringen des salzigen Wassers aus dem Ostteil der Lagune in den westlichen Süßwasserbereich verhindert werden (Tab. 2). Diesen Deich rissen die Indios selbst beim Kampf um die Stadt zum Teil ein, um sie zu überfluten und die Spanier zu ertränken. Mit seinem Hinweis an den spanischen König, dieser Deich sei im zugeschickten Stadtplan zu sehen, belegt Cortés die Existenz des Plans.²⁰

Tab. 2 (zu Abb. 3): Naturlandschaftselemente im Cortés-Plan.

- [1] Salzwasserbereich des Sees von Texcoco
- [2] Süßwasserbereich des Sees von Texcoco
- [3] See von Tochimilco und Chalco
- [4] Quelle von Chapultepec
- [5] Insel Ahuehuetla »bei den ahuehuete-Bäumen«²¹
- [6] Wald von Chapultepec
- [7] Tepetzinco, Peñol de los Baños, »Berg der (Thermal-)Bäder«²²
- [8] Lavaström Pedregal von San Angel
- [9] Cerro de la Estrella »Sternberg«
- [10] Xochitepec »Blumenberg« (?)

Auffällig ist der sehr reduzierte östliche Salzwasserteil des Sees von Texcoco sowie der stark verkleinerte See von Tochimilco und Chalco (Tab. 1). Dies zeigt klar, daß es dem Kartographen im wesentlichen um Stadt und Nahraum von Tenochtitlan ging.

Von der Lagune aus war die Innenstadt auf Kanälen zu erreichen. Davon berichtet Cortés im zweiten Brief.²³ Sein Plan zeigt kaum lineare Kanäle, läßt aber erkennen, daß es möglich war, über Buchten und Lagunenarme mit Booten in die Innenstadt bis an den Tempelbezirk und an den Markt von Tlatelolco heranzufahren. Bei Caso²⁴ lassen sich die kolonialzeitlichen Kanäle gut ablesen.

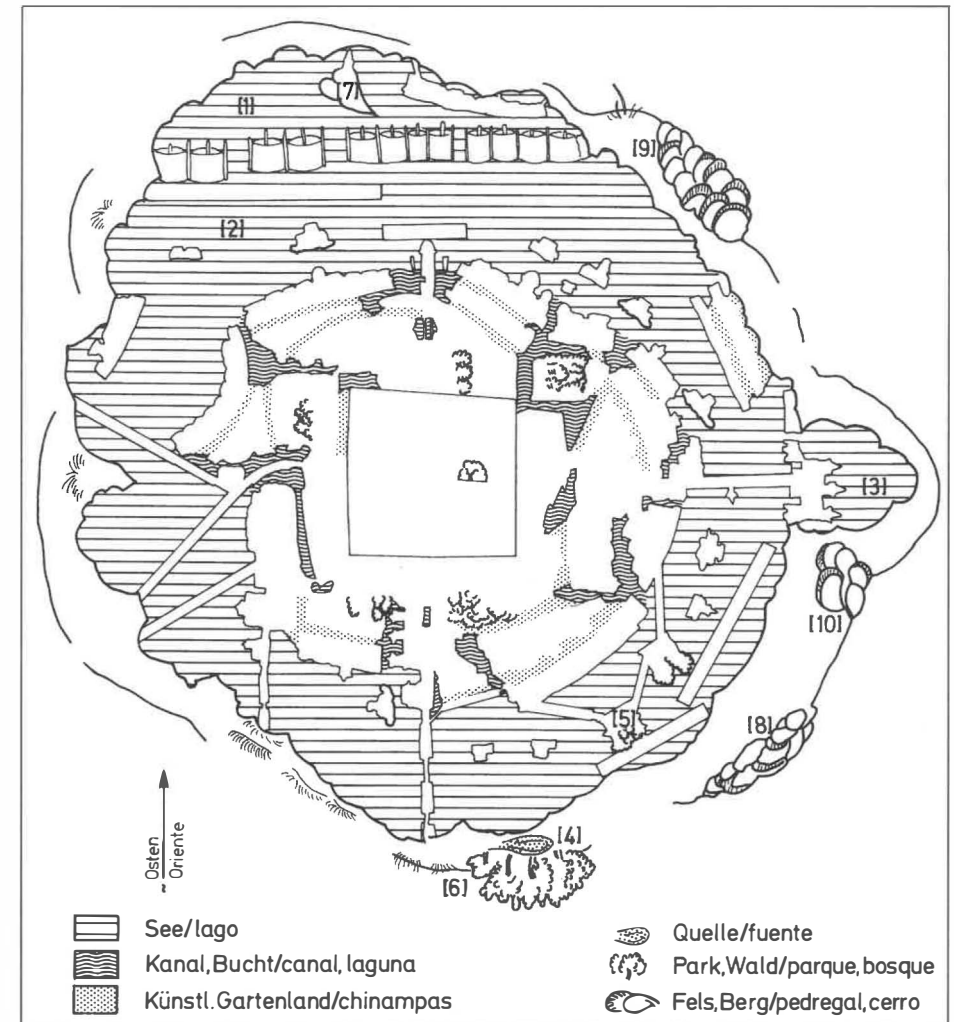


Abb. 3: Elemente der physischen Geographie im Cortés-Plan (Beschriftung siehe Tabelle 2).

Eine Quelle auf dem Festland im Wald von Chapultepec bot die wichtige Versorgung mit Trinkwasser. Auch innerhalb des Tempelbezirks gab es drei heilige Quellen,²⁵ die aber im Cortés-Plan den Strukturen innerhalb des Tempelbezirks nicht zugeordnet werden können.

²⁵ Fray Bernardino de Sahagún, Códice Florentino. Historia de las Cosas de Nueva España, Faksimile México 1979, 3 Bände, II. Buch.

¹⁹ L. Martínez, Nezahualcōyotl, vida y obra, México 1985, S. 67ff.

²⁰ H. Cortés (s. A 1), S. 111.

²¹ L. González Aparicio, Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan, 2. Aufl., México 1980. Kartenbeilage.

²² J. W. Schottelius, ¿Cuántas calzadas comunicaban la ciudad México-Tenochtitlan con tierra firme?, in: Ibero-Amerikanisches Archiv (1934/35), S. 174; L. González Aparicio (s. A 21).

²³ H. Cortés (s. A 1), S. 62, 65.

²⁴ A. Caso, Los barrios antiguos de Tenochtitlan y Tlatelolco, in: Memorias de la Academia Mexicana de la Historia XV (1956), Plan 3.

2.2.2. Die chinampa-Flächen

Die Bevölkerungszunahme verlangte nach Siedlungsraum und agrarischer Nutzfläche. Künstliche Saatbeete (chinampas), deren Entstehung vielfach diskutiert wird,²⁶ verlandeten zunehmend und vergrößerten die Insel (Abb. 3). Deutlich sind die leiterförmigen Beetkomplexe innerhalb der Stadt, an deren Rand und zwischen den Vorstädten zu erkennen (Abb. 1). Auffällig ist jedoch, daß es sie nach dem Cortés-Plan um Tlatelolco (9) kaum gibt. Calnek hat anhand von archivalischen Dokumenten für Tlatelolco nur vereinzelte chinampas nachgewiesen.²⁷ Der Flachwasserbereich Tenochtitlans hingegen zeigt diese Äcker auf fast allen Seiten.

Am Ufer des Festlandes kennt der unbekannt Kartograph nur beim südwestlich gelegenen Iztapalapa chinampas; sie dürften aber häufiger gewesen sein. González Aparicio²⁸ rekonstruierte für Iztapalapa einen Teil dieser Zone, von der Zeugnisse bis in die 1980er Jahre zu sehen waren.²⁹

2.2.3. Park und Wald

Eine Besonderheit stellen die Baumgruppen in der Inselstadt dar (Abb. 3). Bäume wurden als etwas Heiliges verehrt; denn Himmel, Erde und Unterwelt wurden von einem Baum getragen und verbunden. Mit ihm war die Genesis der Welt verknüpft.³⁰ Damit mag die Baumgruppe im Tempelbezirk zusammenhängen.

Unter diesen parkartigen Bauminseln waren Gärten angelegt. Die Vorliebe der Azteken für Blumen und Pflanzen wird häufig erwähnt.³¹ Außerhalb der Stadt sind auf Inseln zwei herrschaftliche Häuser von Moctezuma zu erkennen, die von Bäumen überragt werden. Diese Sumpfyypressen (ahuehuetes) gaben einer dieser Inseln sogar den topographischen Namen: Ahuehuetlan (Tab. 2).

Von besonderem Interesse ist der Wald von Chapultepec, der bis heute (wenn auch in arg reduzierter Form) einer der wichtigsten Grünzonen der aktuellen Stadt Mexiko geblieben ist. Seine Sumpfyypressen soll der erwähnte Nezahualcōyotl um 1430 pflanzen haben lassen.³² Dies wäre ein sehr frühes Beispiel von bewußtem Umweltschutz.

²⁶ R. C. West, P. Armillas, Las chinampas de México. Poesía y realidad de los »jardines flotantes«, in: Cuadernos Americanos (1950), S. 165 ff.

²⁷ E. E. Calnek, Settlement pattern and chinampa agriculture at Tenochtitlan, in: American Antiquity 37 (1972), S. 104 ff.

²⁸ L. González Aparicio (s. A 21).

²⁹ R. Ávila López, Chinampas de Iztapalapa, D. F., México 1991, S. 8.

²⁰ D. Heyden, Geheiligte Geographie, Mythen und Symbole im alten Mexiko. Ihre Bedeutung für die Gründung von Teotihuacán und Tenochtitlan, in: Das Altertum 28 /1982), S. 207 ff.

³¹ H. Cortés (s. A 1), S. 50, 65, 67, 124.

³² J. L. Martínez (s. A 19), S. 67.

2.2.4. Inseln und Festland

Tenochtitlans Uferlinie wird überwiegend von den Silhouetten der Gebäude verdeckt (Abb. 3). Um die Zentralinsel ordnen sich einige kleinere Inseln an, die aber auch größtenteils nicht deutlich begrenzt werden. Sie zeigen, daß der See ziemlich flach gewesen sein muß. Diverse Versuche, diese Inseln zu lokalisieren, sind bisher mit unterschiedlichem Erfolg unternommen worden.³³

Eine besonderes Eiland existierte östlich des geflochtenen Dammes (albarrada) mit dem Vulkankegel des Peñol de los Baños (Abb. 3, [10]; nahe dem heutigen Flughafen), dessen Name von warmen Quellen herrührte. Diese deutliche Landmarke hat der Kartograph ziemlich genau lokalisiert. Allerdings hat der Holzschnitzer die bei Felsen und Bergen übliche Schattierung nicht angewandt, was die Insel mit ihrem wolkigen Profil im Auf und Ab der Wellen fast verschwinden läßt.

2.2.5. Fels und Berge

Sehr aufwendig sind an drei Orten Felsen und Berge dargestellt, die in den Horizont integriert sind (Abb. 3). Sie weisen eine kugelige Form auf und sind mit Schraffuren schattiert, wodurch die Plastizität erhöht wird. Die Lavazunge des Pedregal de San Angel (Abb. 3, [7]) kam vom Vulkan Xictle herab.

Eine besondere Stellung nimmt der Cerro de la Estrella (Abb. 3, [9]) ein, der eine über den See weithin sichtbare Orientierungsmarke ist und alle 52 Jahre in der aztekischen Neufener-Zeremonie eine feste Bedeutung hatte. Ob es sich beim Berg Xochitotec tatsächlich um den genannten Vulkan handelt, ist unsicher. Jedenfalls sprechen topographische Lage und gleichnamige Höhengiedlung (Abb. 1) dafür.

2.3. Städtische Infrastruktur und Stadtteile

2.3.1. Verkehrsstruktur

Die Verbindung Tenochtitlans mit dem Festland zu zeigen, ist eine der wichtigsten Aussagen des Cortés-Plans (Abb. 4): Ein asymmetrisches Gitterwerk von breiten Dammstraßen ging von den Seiten des Tempelbezirks aus. Zum Teil wurden sie von Kanälen unterbrochen, über die feste Brücken und leichte Stege führten.

Die Dammwege waren unterschiedlich ausgebaut. Die südliche Straße (Abb. 4, A) zwischen der Gabelung von Churubusco und Tenochtitlan, welche die Spanier bei ihrem ersten Einmarsch benutzten, hatte kurz vor der Stadt eine einzige Brücke (mehr Durchlässe zeigt die Verbindung Iztapalapa – Mixcoac (Abb. 4, B) am Eingang zum See von Xochimilco), die nach Cortés³⁴ zehn Schritt breit war. Der Turm auf halbem

³³ E. E. Calnek (s. A 27), L. González Aparicio (s. A 21), E. Baños Ramos, Distribución de cerámicas prehispánicas en Tlatelolco-Tenochtitlan, in: Estudios de cultura nahuatl 23 (1993), S. 224.

³⁴ H. Cortés (s. A 1), S. 51.

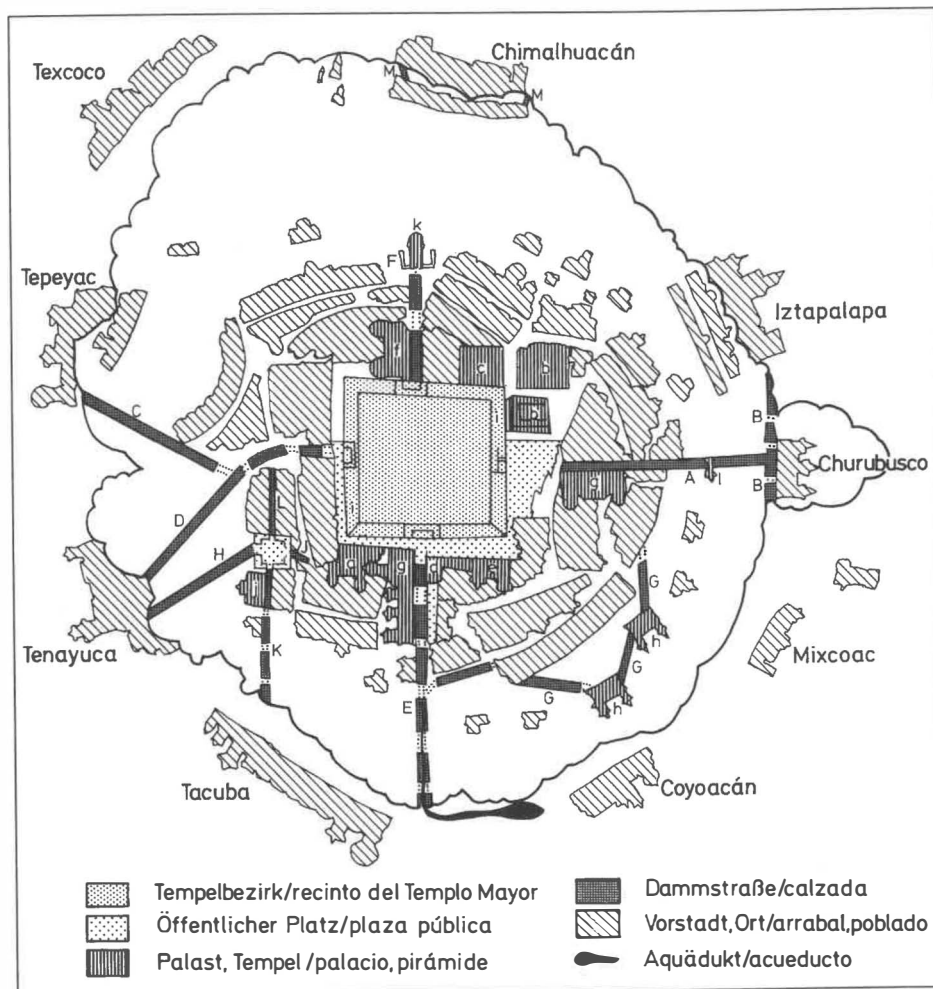


Abb. 4: Elemente der urbanen Struktur des Cortés-Plans (Beschriftung siehe Tabelle 3).

Weg stellt wohl die ummauerte Pyramide von Xoloc dar, gleichzeitig wehrhafter Grenzposten mit zwei Toren.³⁵

Der Weg nach Norden Richtung Tepeyacac (Abb. 4, C) zeigt nur in Stadtnähe bis zur Straßengabelung diverse Details. Ob der undifferenzierte, gegen Nordwest abweigende Straßenast nach Tenayuca (Abb. 4, D) korrekt ist, wird diskutiert.³⁶ Mög-

³⁵ Ebda., S. 51.

³⁶ Vgl. J. W. Schottelius (s. A 22); M. Toussaint (s. A 11), S. 100; J. Fernández, Estudio urbanístico, in: M. Toussaint (s. A 7), S. 110 f.

licherweise ist es aber eine irriige Darstellung. Sechs Brücken weist die westliche Dammstraße (Abb. 4, E) Richtung Tacuba (Tlacopan) auf. Cortés spricht einmal davon,³⁷ daß es auf diesem Weg acht, ein andermal, daß es sechs oder sieben Kanalbrücken gab.³⁸ Es waren jedoch sieben, wie Caso belegt und damit den Plan ziemlich bestätigt.³⁹

Zwei Brücken zeigt das kurze, östliche Pendant (Abb. 4, F) das bei einem turmförmigen Tempel endet, wo sich auch die Kanu-Lände befand. Der Kartograph hat dies sehr gut beobachtet und sogar den Bootshafen dargestellt. Hier, am Ort Tetamazulco, warfen die Mexica später die Kanone in das Wasser, welche die Spanier bei ihrem ersten Einfall in den Tempelbezirk während der Belagerung Tenochtitlans zurücklassen mußten.⁴⁰

Ein Rundweg aus diversen Dammabschnitten (Abb. 4, G) mit Brücken verbindet die königlichen Erholungsinseln mit ihren Parkanlagen (Abb. 1, 2). Ein Tenochtitlan ähnliches Straßenkreuz zeigt das Nebenzentrum von Tlatelolco: Von den Seiten des Marktplatzes strahlen vier Hauptachsen aus: Eine in Richtung Nordwest gegen Tenayuca; eine kurze nach Süden endet sehr bald vor Tenochtitlan (Abb. 4, H, J). Bei letzterer irrte sich der Kartenmacher über den Verlauf; sie hätte westlich des Zentrums von Tenochtitlan auf die Straße nach Tacuba stoßen müssen.⁴¹ Nach Tacuba führt eine Straße über vier Brücken; ein kurzes Stück Weg quert die Stadtinsel nach Osten (Abb. 4, K, L). Kleine Dammstücke sind bei Chimalhuacán sichtbar (Abb. 4, M).

Tab. 3 (zu Abb. 4): Dammstraßen, Palastanlagen, religiöse Gebäude.⁴²

- | | |
|---|---|
| A | Damm Tenochtitlan – Churubusco |
| B | Dammabschluß des Sees von Tochimilco – Chalco |
| C | Dammstraße Tenochtitlan – Tepeyac |
| D | Abzweigung Tenochtitlan – Tenayuca (irrtümliche Darstellung?) |
| E | Damm Tenochtitlan – Tacuba |
| F | Kanu-Lände Tetamazulco, mit Dammstraße |
| G | Dammabschnitte zwischen den Inseln des Moctezuma |
| H | Damm Tlatelolco – Tenayuca |
| J | Straße Tlatelolco – Tenochtitlan; endet irrtümlich |
| K | Dammstraße Tlatelolco – Tacuba |
| L | Dammstraße durch die Stadtinsel von Tlatelolco |
| M | Dammabschnitte von Chimalhuacán |

³⁷ H. Cortés, (s. A 1), S. 81.

³⁸ Ebda., S. 142.

³⁹ Vgl. A. Caso (s. A 24), S. 16 f.

⁴⁰ Fray B. de Sahagún (s. A 25), XII. Buch, fol. 57 v.

⁴¹ G. García, The true history of the conquest of New Spain By Bernal Díaz del Castillo [...], Translated [...] by A. P. Maudslay, Hakluyt Society, vol II 1910 (Nachdruck Nendeln 1967), S. 342 ff., M. Toussaint, (s. A 11), S. 99 ff.

⁴² Vgl. M. Toussaint (s. A 1); J. Fernández (s. A 36), I. Marquina, (s. A 8), S. 4 f.

- a Palast des Cuauhtemoc
- b neuer Palast des Moctezuma
- c Zoologischer Garten des Moctezuma
- d alte Häuser des Moctezuma oder Palast des Axayacatl
- e Palast des Moctezuma
- f unbekannter Palast
- g Palast »Casa de la Celada«
- h Gartenpalast des Moctezuma
- i Schlangenmauer (coatepantli) des Tempelbezirks von Tenochtitlan
- j Tempel von Tlatelolco
- k Tempel der Kröte
- l Befestigte Pyramide von Xoloc

Von Bedeutung war auch die Wasserleitung aus dem Wald von Chapultepec, die über die Dammstraße von Tacuba zur Stadt hereinkam. Alcocer glaubt irrigerweise,⁴³ den Aquädukt auf dem Hauptplatz zu erkennen; dies liegt aber an der mangelhaften Qualität des Chapultepec-Exemplars.

2.3.2. Stadtviertel und Vorstädte

Caso hat dargelegt, wie die Stadt Tenochtitlan sich aus einer Vielzahl von Stadtteilen zusammensetzte.⁴⁴ Dieses Muster der sog. *calpullis*, auf Verwandtschaftsbeziehungen basierende eigene Stadtviertel (*barrios*), ist natürlich nicht maßstäblich wiedergegeben. Eine genaue Betrachtung des Cortés-Plans läßt aber deutlich relativ selbständige Siedlungszellen erkennen, die durch *chinampas* und Kanäle/Buchten voneinander getrennt werden (Abb. 4).

Cortés selbst berichtet, daß die Häuser wie Inseln im Wasser standen.⁴⁵ Auf diese Weise weitete sich die Stadt aus in den See hinein. In den 40er Jahren des 20. Jahrhunderts konnten noch viele künstliche Erhöhungen (*tlateles*) im ehemaligen Seeboden erkannt werden,⁴⁶ die offensichtlich Fundamente von Häusern im Wasser oder innerhalb von *chinampas* waren. Verschiedentlich hat man die Vorinseln zu fixieren versucht;⁴⁷ eine Verifizierung im Cortés-Plan bleibt jedoch in Mutmaßungen stecken.

Die Häuser sind von kubischer Form. Dies entspricht dem Bericht von Cortés,⁴⁸ der häufig von der Gefahr berichtet, welche für die spanischen Reiter von den Verteidigern in erhöhter Position auf den Flachdächern Tenochtitlans ausging.

Um den zentralen Tempelbezirk standen die königlichen Gebäude und Häuser des Adels, die komfortabel ausgebaut waren. Cortés berichtet aus der Endphase der Er-

⁴³ I. Alcocer (s. A 6), S. 12 f., Anm. 16.

⁴⁴ A. Caso (s. A 24).

⁴⁵ H. Cortés (s. A 1), S. 136, 144.

⁴⁶ O. Apenes, The »tlateles« of Lake Texcoco, in: *American Antiquity* 9 (1944), S. 29 ff.

⁴⁷ E. E. Calnek (s. A 27), L. González Aparicio (s. A 21).

⁴⁸ H. Cortés (s. A 1), S. 81, 138.

oberung, als sie den Palast des letzten Königs »Guatimucín« (Cuauhtemoc) anzündeten, von dessen burgartiger Anlage (Abb. 4, a).⁴⁹ Deutlich sichtbar ist die Patio-Anlage des Palastes von Moctezuma (Abb. 4, b). Daneben befand sich sein »zoologischer Garten«,⁵⁰ den Nicholson⁵¹ beschrieben und analysiert hat. Die Gehege mit Tieren (Vögel, Raubkatzen) und mißgebildeten Menschen sind deutlich zu erkennen (Abb. 4, c). Die unterworfenen Völker und Vasallen hatten eine Art Vertretung in der Hauptstadt, in denen zeitweise eine Delegation wohnte,⁵² und so vermehrten sie die repräsentativen Gebäude.

Die zentralen Marktplätze wurden von den Eroberern bestaunt. Es waren große Areale mit Arkaden an den vier Seiten, auf denen gut organisierter, nach Warengruppen geordneter Handel betrieben wurde.

2.3.3. Der Bezirk des Großen Tempels

Es muß Cortés während seines Aufenthaltes in der Insel-Stadt klar geworden sein, daß sich das Zentrum des aztekischen Reiches im Tempelbezirk von Tenochtitlan befand (Abb. 1). Die imperiale Macht des mexikanischen Herrschers legitimierte sich mit dem religiösen Auftrag, der von diesem Areal ausging. Aus dem Boden des Tempelbezirks ragten die heiligen Berge der Pyramiden. Auf ihnen wurden der Sonnenlauf alimentiert, der Regen herabgerufen, die kosmische Ordnung am Leben erhalten.⁵³ Die universale Ordnung hatte sich in Tenochtitlan nach geomantischen Regeln manifestiert.⁵⁴

Sahagún hat in seinem quasi-ethnologischen Werk die aus 78 Bauten bestehende Infrastruktur des Tempelbezirks beschrieben;⁵⁵ Cortés überschlägt gut 40 »Türme«. ⁵⁶ Sein Plan verzeichnet jedoch nur einen Bruchteil dieser sakralen Architektur (Abb. 1): An der (ursprünglichen) Ostseite befindet sich die Hauptpyramide, die Cortés als ein Wunderwerk bestaunt⁵⁷ und mit ihren über 100 Stufen⁵⁸ höher als den Turm der Hauptkirche in Sevilla einschätzt.⁵⁹ Der Plan zeigt auf der linken Pyramidenseite ein Kreuz, was darauf hinweisen mag, daß Cortés in einem ersten missionarischen Eifer Götterbilder die Stufen hinabwarf und sie durch christliche Heiligenbilder ersetzte.⁶⁰

⁴⁹ Ebda., S. 155.

⁵⁰ Ebda., S. 67.

⁵¹ H. B. Nicholson (s. A 10).

⁵² Ebda., S. 65.

⁵³ E. Matos Moctezuma, *Vida y muerte en el Templo Mayor*, México 1986, S. 69 ff.

⁵⁴ M. León-Portilla, *México-Tenochtitlan: su espacio y tiempo sagrados*, México 1978.

⁵⁵ Fray B. de Sahagún (s. A 25), II. Buch, fol. 109 v–119 v.

⁵⁶ H. Cortés (s. A 1), S. 64.

⁵⁷ Ebda.

⁵⁸ Ebda., S. 80, 137.

⁵⁹ Ebda., S. 64.

⁶⁰ Ebda.

Auf der Pyramidenspitze stehen die zwei Tempel des Kriegsgottes Huitzilopochtli und des Regengottes Tlaloc, zwischen denen die aufgehende Sonne hindurchscheint.

Rechts daneben sieht man einen Tempel, der dem Tezcatlipoca geweiht ist.⁶¹ Auf der anderen Seite steht eines der Schädelgerüste (tzompantli), von denen Sahagún sieben nennt. In der Mitte sind die von einer Mauer eingefasste Baumgruppe teutlalpan,⁶² ferner ein kopfloses Monster (mit Schlangen in den Händen?) und eine kleine viereckige, nicht identifizierbare Struktur zu erkennen. Auf der (ursprünglichen) Westseite in der Mitte sind ein weiteres Schädel-Gerüst, links und rechts zwei Tempeltürme sichtbar.

Das fast quadratische Tempelareal hatte ca. 400 m lange Längsseiten.⁶³ Umgeben wurde es von einer Mauer mit Toren, durch welche das Innere von den vier Hauptstraßen betreten wurde. Auffällig ist hier, daß das Tor zum Ost-Damm offensichtlich fehlerhaft an die Straße anschließt.

2.3.4. Die Siedlungen des Festlandes

Die Orte um das Seeufer herum (Abb. 4) sind jene Städte, die sich Cortés als Alliierte anschlossen oder die er unterwarf. Sie liegen, fast symmetrisch angeordnet, meist auf erhöhter Uferposition, von wo aus der See weit zu überblicken war. Ihre kartographische Darstellung ist standardisiert. Die Häuser zeigen einfache Muster, nur die Türme werden vielfach variiert. Einzig Coyoacán wird durch eine Fahne mit dem imperialen Symbol des doppelköpfigen Reichsadlers hervorgehoben.

2.3.5. Kartographischer Stil und künstlerischer Ausdruck

Der Cortés-Plan ist mit europäischen Augen gesehen und mit europäischer Handschrift in Holz geschnitten worden. Konzeptionell handelt es sich um das Muster einer Rad-Karte, bei der sich alles um ein Zentrum dreht, das hier mit dem Bezirk des Großen Tempels gegeben ist. Darüber legt sich eine modernere Struktur, die von einem Betrachter außerhalb der Karte ausgeht.

Die fremde Kultur, die sich mit Tenochtitlan erschloß, wurde aus der eigenen Erfahrung heraus beurteilt und benannt. Ein Beispiel sind die Tempelpyramiden, die Cortés und seine Leute aus dem europäischen Kulturraum nicht kannten. So bezogen sie ihre Erfahrungen aus der spanischen reconquista und nannten daher folgerichtig die indianischen Kultplätze Moscheen (mezquitas). Deren Architektur verglich er mit Türmen, die der unbekannte Holzschnitter für bare Münze nimmt (Abb. 5). Das anonyme Flugblatt von 1522 spricht übertreibend von 400 Türmen.⁶⁴ An anderer Stelle



Abb. 5: Stilistische Ausdrucksformen und technische Irrtümer des Graveurs.

wird diese Phantasterei nochmals gesteigert, indem die Hauptpyramide beschreiben wird als »ein grosser pfeyler oder piramis wie ain thuren auff gefürt, welchlicher von erdrich gold vnd gelt vermischtt und gepaut [...] vnd also durch die prob erfundt es sey ain grosser schatz darinn verpaut.«⁶⁵

Der Künstler hat viel Ideenreichtum darauf verwendet, seine Turmvorstellungen zu verwirklichen und eckige wie runde Wehrtürme mit Spitz- und Kuppeldächern nach mittelalterlichen und renaissancezeitlichen Vorbildern zu konstruieren. Derartige

⁶⁵ Ebda. S. 42.

⁶¹ M. León-Portilla (s. A 54), S. 82 f.

⁶² Fray B. de Sahagún (s. A 25), II. Buch, fol. 111–111 v.

⁶³ I. Marquina (s. A 8), S. 4.

⁶⁴ E. Weller (s. A 13), S. 41.

Turmvarianten waren damals bei europäischen Drucken gang und gäbe.⁶⁶ Funktional deuten sie in unserem Plan aber zeremonielle Plätze und Bauten an.

Eine kirchenschiffähnliche Konstruktion mit hoher Vorderfront zeigt das Weichbild von Chimalhuacán. Ein derartige Architektur gab es in Mexico jedoch nicht (Abb. 5). Der Trennungsdeich zwischen der Salz- und Süßwasserlagune wird im Druck als Flechtzaun dargestellt, ohne daß sich der Künstler in der Technik des Flechtens auszukennen scheint. Der Anonymus im genannten Flugblatt interpretiert den Damm dahingehend falsch, die Stadt werde »mitt grossen Holz pfelen verschrenkt, damit kain Schyff wider jren wyllen zu vnd von in kommen müg«.⁶⁷

Wagner läßt diese Stelle irrtümlich so übersetzen, als solle der Zaun den Aquädukt vor Zusammenstößen mit Schiffen schützen.⁶⁸ Er verweist aber darauf, daß diese Dammbeschreibung im zweiten Berichtsbrief nicht vorkommt. Heißt das, daß der Anonymus den Originalplan gesehen haben muß?

Daß die indianische Architektur den Rundbogen nicht kannte, war dem Künstler nicht bewußt, sonst hätte er in die Dammstraße vor Churubusco keine Brückenbögen und in manche Häuser (Chimalhuacán, Coyoacán) keine Türbögen geschnitten (Abb. 5). Die Boote zeigen einen deutlich zugespitzten Bug. Von ihnen berichtet das Flugblatt »man fört mit zyllen [Zillen], die die einlender Canoas neñen«.⁶⁹ Zillen sind für den Donaauraum typische Kleinschiffe⁷⁰ und verweisen somit auf einen südlichen Herkunftsraum des Flugblatts.⁷¹

Die Fahne mit dem doppelköpfigen Reichsadler kann nicht in der Ur-Karte gewesen sein. Toussaint und Marquina sind sich über den genauen Ortsnamen ihres Standortes nicht einig.⁷² Es dürfte sich aber um den Ort Coyoacán handeln, in dem Cortés bei der Eroberung der Stadt sein Quartier hatte, und wo er während des Wiederaufbaus der Stadt seine Residenz aufschlug. Von dort berichtete er diesen Sachverhalt aber erst im dritten Bericht 1522, als der Tenochtitlan-Plan schon auf dem Weg zum spanischen König war. Die Fahne muß daher später von fremder Hand hinzugefügt worden sein.

Obwohl (wie erwähnt) im Originalholzschnitt keine Fuge zu sehen ist, die darauf hinweisen könnte, daß der zentrale Tempelbezirk gesondert geschnitten wurde, soll wiederholt werden, daß das östliche Tor sich nicht bruchlos an diese Dammstraße

⁶⁶ A. Schramm, *Der Bilderschmuck der Frühdrucke*, Bd. XVII: Die Drucker in Nürnberg: 1. Anton Koberger, Leipzig 1934 (Nachdruck Stuttgart 1981), Bd. XVIII: Die Nürnberger Drucker (außer Koberger), Leipzig 1935 (Nachdruck Stuttgart 1982).

⁶⁷ E. Weller (s. A 13), S. 41.

⁶⁸ H. R. Wagner (s. A 14), S. 206.

⁶⁹ Ebda.

⁷⁰ W. Mitzka, *Deutsche Bauern- und Fischerboote* (= Wörter und Sachen. Beiheft 6), Heidelberg 1933, S. 21, 33.

⁷¹ J. Grimm / W. Grimm, *Deutsches Wörterbuch*, Bd. 32: Z-Zmasche, Leipzig 1956, Spalten 1273 ff.

⁷² M. Toussaint (s. A 11), S. 102; I. Marquina (s. A 8), S. 4f.

anschließt (Abb. 5). Die Verbindung der Torfugen mit der Straßenflucht und den anschließenden langgestreckten Gebäuden ist nicht harmonisch gelungen. Der Beweis, daß dies mit der unterstellten 180 Grad-Drehung des Zentrums zu tun hat, kann aber nicht restlos überzeugend geführt werden.

Ein ›Schnitzer‹ im Wortsinn passierte dem Künstler nahe einer der Erholungsinseln Moctezumas. Hier ist klar sichtbar, daß das Schriftband »Domus ad voluptate [...]« von einem anderen, nicht abgeschlossenen Band unterlegt wird. Ob hier ein Dammabschnitt oder ein kurzes Schriftband unvollendet blieben, oder ob es sich um eine irrtümliche Gravur handelt, kann nicht sicher beantwortet werden.

Toussaint hat ausführliche Überlegungen hinsichtlich des Autors der Ur-Zeichnung angestellt, ohne zu einem abschließenden Ergebnis zu kommen.⁷³ Beim Autor des Holzschnittes ist es ähnlich. Da die standardisierten Haus- und Turmdarstellungen schwerlich einem Künstler präzise zugeordnet werden dürften, sind die individuellen künstlerischen Formen von Bedeutung. Dies sind, wie Vergleiche bei Schramm leicht erkennen lassen,⁷⁴ die Baum-, Fels- und Flechtzaun-Darstellungen sowie die Buchstaben, die eine persönliche Handschrift verraten. Auf diese Spur sollte in Zukunft bei der Suche nach dem Künstler geachtet werden.

3. Ungereimtheiten in der Datierung des Plans

Das Buch »Praeclara Ferdinandi Cortesii de Nova maris Oceani Hispania [...] Nurembergae 1524« muß in geringer Stückzahl gedruckt worden sein, denn schon 1753 zählt es Vogt⁷⁵ unter die sehr seltenen Publikationen.⁷⁶ In den konsultierten Bibliotheken (Tab. 4) sind bisher zwölf Exemplare der »Praeclara Ferdinandi Cortesii [...]« nachgewiesen. Allerdings ist in nur vier Büchern, in einem der Universitätsbibliothek München, in jenem der Biblioteca Colombina Sevilla⁷⁷ und in zweien aus der Österreichischen Nationalbibliothek Wien⁷⁸ (das aus der Kartensammlung ist sogar koloriert) je ein Druck des Cortés-Planes enthalten. In allen anderen Exemplaren fehlt er. Probleme ergeben sich zusätzlich dadurch, daß die Papiersorten von Plan und Buch nicht die gleichen sind; dies gilt für das Sevillaner⁷⁹ wie für das Münchner Exemplar

⁷³ M. Toussaint (s. A 11), S. 95 ff.

⁷⁴ A. Schramm (s. A 66).

⁷⁵ J. Vogt, *Catalogus historico-criticus librorum rariorum* [...] Hamburgum 1753, 4. ed., S. 217 f.

⁷⁶ Die erste Ausgabe von J. Vogt, die sich in der bayerischen Staatsbibliothek befinden müßte, konnte nicht gefunden werden.

⁷⁷ J. Gil, *Mundo Viejo – Mundo Nuevo. Selección de mapas del siglo XVI*, Sevilla o.J., S. 61 ff. Freundl. Mitteilung der Direktorin Frau Nuria Casquete de Prado Sagrera vom 17. 10. 1996.

⁷⁸ In der Kartensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek ist ein Buchexemplar mit einem kolorierten Kartenexemplar (unter Sign. 394.471–C.K.), im Prunksaal ein 2. Buchexemplar mit einer schwarz-weißen Karte (unter Sign. 563.B.12 (3)) vorhanden; freundl. Auskunft von Dr. Helga Hühnel vom 4. 2. 1997.

⁷⁹ Laut briefl. Mitteilung vom 17. 12. 1996.

Tab. 4: Nachgewiesene Exemplare von »Praeclara Ferdinandi Cortesii [...]« und des sog. Cortés-Plans (Stand Februar 1997):

Standort	Buchexemplar	Kartenexemplare
Staats- u. Stadtbibliothek Augsburg	1	–
Staatsbibliothek München	1	–
	(1 Ex. verschollen)	
Studienbibliothek Dillingen	1	–
Universitätsbibliothek Erlangen-Nürnberg	1	–
Universitätsbibliothek München	2	1
Österreichische Nationalbibliothek Wien	2	2
Archivo de Indias Sevilla	–	–
Biblioteca Colombina Sevilla	1	1
Biblioteca Nazionale Marciana Venedig	3	–

(die Wiener Exemplare sind nicht untersucht). Auch die Letter-Typen sind unterschiedlich: Das Wasserzeichen⁸⁰ des Cortés-Plans ist in die Zeit von 1508–1513 zu datieren, jenes des Buch-Papiers in die Zeit von 1522–1525.⁸¹ Damit ist nun fast sicher, daß das Buch »Praeclara Ferdinandi Cortesii [...]« und der Plan von Tenochtitlan zwar im gleichen Zeitraum gedruckt wurden. Andererseits weist ein Wasserzeichen des Buch-Papiers nach Nürnberg, aber jenes des Plan-Papiers gehört wohl nach Udine/Italien.⁸² Wie ist dieser time-lag zwischen Papierherstellung und Druck des Cortés-Plans und wie der space-lag zwischen Udine und Nürnberg zu erklären? Ob dafür Lagerhaltung und Handelsverbindungen als Gründe genügen? Und woher kommt diese Diskrepanz zwischen der Zahl der Buch- und der Kartenexemplare? Auch dies muß offen bleiben.

Ein weiteres Exemplar der Karte schien sich im Museo Nacional de Historia de Chapultepec der Stadt Mexiko zu befinden.⁸³ Alcocer gab allerdings Anlaß zur Vermutung, daß es sich hierbei nur um ein fehlerhaftes Faksimile handeln könne.⁸⁴ Er gibt an, sich einer Publikation aus einer amerikanischen Bibliographie aus London von 1855 bedient zu haben. Ein Faksimile soll nach Mexiko gebracht und an Orozco y Berra gelangt sein. Eine Anfrage an dieses nationale Geschichtsmuseum in Mexico-Stadt ergab, daß es sich um eine Reproduktion aus der Mitte des 19. Jahrhunderts

⁸⁰ Ich danke vielmals Herrn Dr. Wolfgang Müller von der Universitätsbibliothek München für die präzise Bestimmung (Mitteilung vom 25. 9. 1996) wie auch für seine sonstigen zahlreichen Ratschläge bei dieser Forschungsarbeit.

⁸¹ G. Piccard, Die Wasserzeichenkartei Piccard im Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Stuttgart, Bd. VI, 1978, S. 39, Nr. 374.

⁸² G. Piccard (s. A 80), Bd. 1, 1961, S. 120, Nr. 31.

⁸³ C. Martínez Marín, Los primeros tiempos de Nueva España, in: Historia de México, Bd. 4 (1974), S. 182.

⁸⁴ I. Alcocer (s. A 6), S. 10.

handelt.⁸⁵ Diese Kopie weist gegenüber dem Münchner Original Varianten in der Beschriftung (z. B. Muteema und Muteezuna statt Muteezuma, Templil statt Templum) und Abweichungen in graphischen Feinheiten (Wellenformen, Brücke vor Churubusco, »Aquädukt« auf dem Hauptplatz) auf. Wie ein Vergleich mit den Abbildungen bei Alcocer⁸⁶ und Toussaint⁸⁷ zeigt, haben diese das Exemplar aus Chapultepec (und Toussaint zusätzlich wohl das Sevillaner Original?) verwendet, offensichtlich ohne auf diese Unterschiede aufmerksam zu werden.⁸⁸

4. Über die Komposition der Cortés-Karte

Es wurde bereits erwähnt, daß die auf den ersten Augenblick verzerrte Darstellung zu einer Geringschätzung des Plans geführt hatte. Dazu kam die relative Überfrachtung mit graphischen Feinheiten. Letztlich wird man dem Plan aber nur dann gerecht, wenn der Darstellung primär keine topographisch-realistische, sondern eine funktionale Absicht zuerkannt wird (Abb. 6).

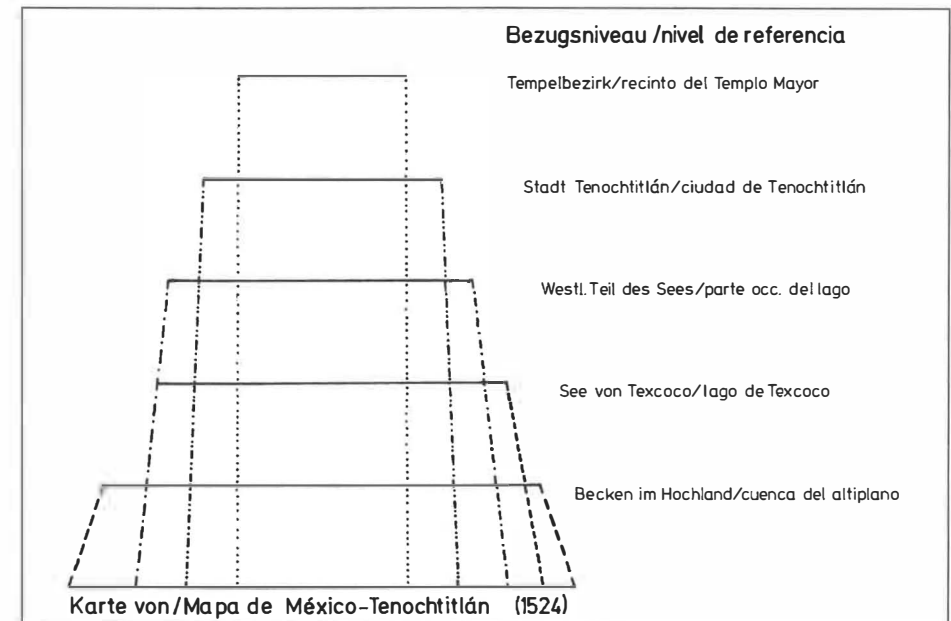


Abb. 6: Bezugsniveau in der kartographischen Darstellung.

⁸⁵ Freundliche Mitteilung der Techn. Subdirektorin Frau Lic. Maricela Fonseca Larios vom 2. 4. 1996.

⁸⁶ I. Alcocer (s. A 6), S. 12 ff.

⁸⁷ M. Toussaint (s. A 11), Abb. 13 u. 14.

⁸⁸ Die Vermutung, daß sich ein Exemplar des Cortés-Plans im Archivo General de Indias von Sevilla befindet, hat sich nicht bestätigt; Mitteilung des Direktors Herrn Pedro González García vom 13. 5. 1996.

In einer hierarchischen Gliederung von Bezugsebenen wird die Bedeutung des imperialen Zentrums Tenochtitlan herausgestellt. Im Becken des Hochlandes von Anahuac lag der See von Texcoco, dessen wichtigste Seite die westliche war – vom Ostteil durch den »Deich der Indios« getrennt. So gesehen war gegenüber dieser bedeutsamen Lagune der Nachbarsee von Chalco nur eine naturgeographische Arabeske.

Tenochtitlan als Zentrum dieses westlichen Teilsees wird als Nabel der aztekischen Welt erkannt. In diesem amphibischen Gebilde zwischen Wasser und Festland, das über präzise dokumentierte Verbindungswege vom Festland aus zu erreichen war, lag die pompöse Welt des Mexica-Adels. Tlatelolco bildete zur Zeit der spanischen Eroberung nur ein Anhängsel, dessen historische Blüte und Selbständigkeit schon zur Aztekenzeit vergangen war.

Die Macht des aztekischen Imperiums ging vom Tempelbezirk aus: Auf diesem Platz, in dieser Umgebung verbanden sich vitale Lebensphilosophie und terrorisierender Totenkult zu imperialer Gewalt. Der Cortés-Plan ist somit kein topographischer oder urbaner Plan im engeren Sinn, er ist Interpretation eines Staatsgefüges und einer Staatslegitimation. Dies wird durch das Epigramm, das mit Hexameter und Pentameter das kartographische Ensemble (Abb. 1) begleitet, deutlich unterstrichen:

*Res fuerat quondam praestans, & [et] Gloria summa
Orbis subiectus Caesaris Imperio.
Hic longe praestat, cuius nunc Orbis Eous,
Et Novus, atque alter panditur Auspitijs [sic].*

*Ein Reich bestand früher, glänzend und von höchstem Ruhm:
Der Erdkreis der Herrschaft Cäsars untertan.
Dieser [Kaiser] aber ist glänzender: dessen heutiger Erdkreis, der östliche
sowie der neue und andersartige, öffnet sich seiner Herrschaft.*

Der Vergleich mit dem römischen Reich, das letztlich übertroffen wird, ist bewusst gezogen. Bruch mit der einen, der »alten« Welt und Versuch, eine andere zu schaffen, hat Octavio Paz es im Zusammenhang mit seinem Konzept der Einsamkeit genannt.⁸⁹

5. Eine bisher unbekannte Bearbeitung des Cortés-Plans

Der Cortés-Plan muß eine große Faszination auf die damalige europäische gebildete Welt gehabt haben. Denn er regte viele andere Künstler an, ihn zu kopieren und dabei zu verändern. Besonders italienische Künstler haben sehr bald diesen Plan ver-

⁸⁹ O. Paz, *El laberinto de la soledad*, 2. Aufl., México 1987, S. 184.



Abb. 7: Anonyme Umarbeitung des Cortés-Plans nach einer Vorlage von Porcacchio (nach dem Exemplar in der Universitätsbibliothek Erlangen-Nürnberg).

breitet. Ein recht wenig bekannter Kopist war Tommaso Porcacchio (gest. 1585 in Venedig), der einen bearbeiteten Tenochtitlan-Plan hinterließ.⁹⁰

Diese Vorlage wurde abermals umkonstruiert, was ein anonymes, 5,7 x 7,3 cm großes Druck, von dem ein Exemplar in der Universitätsbibliothek Erlangen existiert, belegt⁹¹ (Abb. 7). Diese Darstellung lehnt sich eng an die italienische Vorlage an. Besonders auffällig sind diverse Fehlinterpretationen Porcacchios, die der anonyme Holzschneider übernimmt:

- Einmal ist es eine seitenverkehrte Lage der Insel und der Dämme, wie sie Toussaint in seiner Varianten-Sammlung noch nicht verzeichnet.⁹²
- Dann wird der Aquädukt als Bach oder Fluß mißdeutet, der neben der Dammstraße von Tacuba in den See mündet.

⁹⁰ F. Benitez (s. A 12), S. 180 f.

⁹¹ Archiv-Sign. A SP 53; Hinweis von Sigrid Kohlmann, Handschriftenabteilung.

⁹² M. Toussaint (s. A 1), S. 104.

- c) Die Wellen aus den Toren des Flechtdammes werden nicht als solche erkannt, sondern als Torbögen interpretiert.
- d) Der Marktplatz von Tlatelolco weist bei Porcaccho ein Wasserloch auf. Der Anonymus macht daraus (je nach Blickwinkel und Lichteinfall) ein leeres Loch oder eine Kuppe.
- e) Die interessanteste Fehldeutung nehmen beide Autoren mit dem Golf von Mexiko vor. Er liegt in der Cortés-Karte (Abb. 1) graphisch neben dem Tenochtitlan-Plan, ohne mit diesem verbunden zu sein. Porcaccho und der Anonymus machen aber den Golf zum Nebensee der Lagune von Texcoco und lassen ihn von einem Kanu (einer Zille) befahren. Diese irreführende Deutung zeigt kein anderer bisher bekannter Druck.
- Allerdings verzeichnen beide Autoren eine Zick-zack-Linie um den Tempelbezirk, die der Cortés-Plan nicht zeigt und die ein Hinweis auf die Schlangenmauer *coatepantli* sein dürfte.

6. Zusammenfassung

Dadurch, daß der Aufbau des sog. Cortés-Plan in mehrere Schichten zerlegt wird, werden neue Aussagen und vertiefte Einsichten ermöglicht: So wird die Beschriftung einer eingehenden Analyse unterzogen, wodurch die Hauptorientierungsrichtung Osten festgelegt wird. Das aus der systematischen Ordnung herausfallende Zentrum wird aus unbekanntem Grund als auf den Kopf gestellt interpretiert. Eine 180 Grad-Drehung des Tempelbezirks läßt die Mehrzahl der Schriften und die Position der Hauptpyramide an die orthographisch wie topographisch richtigen Stellen zurückkehren.

Die physisch-geographischen Landschaftselemente zeigen ausführlich die amphibische Situation der Stadt inmitten des Sees von Texcoco. Künstliches Gartenland der *chinampas* erweiterte die Nutz- und Siedlungsfläche der Hauptinsel. Auffällige Wald- und Parksignaturen verweisen auf die Wertschätzung von Bäumen und Gartenanlagen. Detaillierte morphologisch-topographische Kenntnisse des Kartographen der Ur-Aufnahme sind mit Inseln, Bergen, Felsen und Lagunenbuchten dokumentiert.

Die urbane Infrastruktur zeigt deutlich die Anbindung an das Festland, die Gliederung in zentrale und periphere Siedlungszellen wie den architektonischen Ausbau des Stadtkerns. Der Tempelbezirk erscheint als das dominante baulich-funktionale Element. Der kartographische Stil verrät die europäische Sehweise. Neben tradierten Darstellungstechniken werden aber auch individuelle Ausdrucksformen sichtbar, welche auf die Künstlerpersönlichkeit des Holzschneiders verweisen.

Bisher sind erst vier Original Exemplare des Cortés-Plans in vier von zwölf Exemplaren der in lateinischer Sprache 1524 in Nürnberg gedruckten Briefe Cortés' bekannt. Daß Publikation und Plan zusammengehören, ist so gut wie sicher. Allerdings

irritiert die unterschiedliche Zahl von Büchern und Kartendruckern. Auch Detailfragen der Druckgeschichte sind noch nicht völlig gelöst. Ferner ist der Tenochtitlan-Plan nicht als präzises topographisches Werk aufzufassen. Vielmehr wird in einer abgestuften Hierarchie von Beobachtungsebenen die funktionale Bedeutung der Stadt und des Tempelbezirks herausgehoben. Der Plan verweist auf die religiöse Legitimation imperialer Größe und auf das Bewußtsein, mit der Eroberung Mexikos ein neues weltumspannendes Reich geschaffen zu haben.

Schließlich wird ein bisher nicht publizierter Druck eines anonymen Künstlers vorgestellt, der eine vorangehende Bearbeitung von Porcaccho aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts erneut interpretiert. Auf spezifische Fehler und Eigenheiten des künstlerischen Ausdrucks wird aufmerksam gemacht.

Nachtrag

Während obiger Beitrag im Druck war, haben sich neue überraschende Erkenntnisse der Editions-geschichte des Cortés-Plans ergeben, die es verdienen, hier vermerkt zu werden:

Bei einem Besuch in der Österreichischen Nationalbibliothek von Wien konnte der kolorierte Plan aus der Kartensammlung begutachtet werden: Er ist nicht auf Papier, sondern auf feinem Leder gedruckt. Die Feinheit des Druckes sowie die farbliche Ausführung in Grün, Rot, Ocker, Hell- und Dunkelblau sowie Grau und goldene Konturlinien zeigen, daß dieses prächtige Original zur kaiserlichen Bibliothek gehörte. Ferner ist die Widmung »Res fuerat quondam [...]«, die auf den übrigen Papierexemplaren aufgedruckt ist, bei diesem Exemplar von Hand auf noch gut sichtbare Bleistiftlinien geschrieben worden. Interessant ist auch, daß der Maler in die beigegebene Golf-Skizze Zillen eingezeichnet hat. Ohne Zweifel handelt es sich bei diesem Wiener Objekt um die Ur-Ausgabe des Cortés-Plans.

Ferner teilte The Newberry Library von Chicago mit Schreiben vom 24. April 1997 auf Anfrage mit, daß sich in ihren Beständen drei Exemplare des 1524 in Nürnberg gedruckten Werkes »Praeclara Ferdinandi Cortesii [...]« befinden. Zweien sei je ein auf Papier gedruckter Cortés-Plan beigegeben, und einer dieser beiden sei koloriert! Damit erhöht sich die Zahl der bekannten Buchexemplare auf fünfzehn und die der Pläne auf sechs, von denen zwei koloriert sind.

Jörg Stabenow

Stadtfragmente, Planungsspuren. Die Chemnitzer Innenstadt im Wiederaufbau 1946–1959

Chemnitz ging aus dem Krieg hervor als eine in Fragmente zerlegte Stadt. Zerstört war nicht allein die City, sondern auch der Kranz der inneren Vorstädte. Den äußeren, der Vernichtung entgangenen Quartieren fehlte nun die Mitte, die sie untereinander verband. Die spärlichen, im Zentrum erhaltenen Reste der Vorkriegsbebauung waren ihres Kontexts beraubt. Der Wiederaufbau hat dem Vorhandenen weitere Fragmente hinzugefügt. Im Wechsel der städtebaulichen Leitbilder entstanden inselartige Bereiche, die jeweils eigenen Gesetzmäßigkeiten folgen und durch unbebaute Zonen voneinander getrennt sind. Erst vor dem Horizont der jeweiligen Gesamtplanung erschließt sich die städtebauliche Bedeutung des einzelnen Eingriffs. Die wichtigsten Weichenstellungen für die Zentrumsbebauung fallen in die Jahre 1946–1959. Für diesen Zeitraum soll hier eine Rekonstruktion des Planungsgeschehens unterommen werden.¹

Die Stadt Chemnitz liegt am Nordrand des Erzgebirges in einem Talkessel, der in nördlicher Richtung vom Chemnitzfluß durchquert wird. Mehrere Nebenflüßchen streben in radialem Verlauf dem Mittelpunkt des Kessels zu. Im Zuge der Industrialisierung entwickelte sich Chemnitz zum »Sächsischen Manchester«; der Boom des 19. Jahrhunderts gab der Stadt ihr Gesicht. Den kleinen, in seiner Struktur mittelalterlichen Stadtkern umschloß damals ein breiter Gürtel dicht bebauter Vorstädte. Neue Quartiere schoben sich in die Seitentäler hinein und breiteten sich über die benachbarten Höhenrücken aus. Am Nordrand der Altstadt bildete sich ein großstädtisches Geschäftszentrum, und im Bereich des »Rings« und entlang der Königstraße (heute Straße der Nationen) entstanden Kaufhäuser, Banken und Hotels. Die Jahre der Weimarer Republik fügten dem gründerzeitlich geprägten Bild der Innenstadt eine kleine Zahl prominenter Einzelbauten hinzu. Stadtbaurat Fred Otto entwarf das

¹ Aspekte der Chemnitzer Wiederaufbauplanung sind behandelt in: *K. von Beyme*, Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München 1987, S. 313; *T. Topfstedt*, Städtebau in der DDR 1955–1971, Leipzig 1988, S. 90–93; *ders.*, Die Entwicklung des Städtebaus in der DDR und der Neuaufbau von Chemnitz in den fünfziger und sechziger Jahren, in: Chemnitz – das Gesicht einer Industriestadt. Kolloquium am 28. Oktober 1995, hrsg. vom Kulturamt der Stadt Chemnitz, Chemnitz 1996, S. 34–41; *G. Glaser*, Das Karl-Marx-Forum in Chemnitz. Wandel einer Planung, Bedeutung für die Nachwelt. Wie gehen wir heute damit um?, in: Verfallen und vergessen oder aufgehoben und geschützt? Architektur und Städtebau der DDR. Dokumentation der Tagung des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz am 15./16. Mai 1995 in Berlin, S. 52–60.

Schwimmbad an der Müllerstraße (1928–35), der Berliner Architekt Heinrich Straumer baute die Dresdner Bank am Johannisplatz (1922–24), Erich Mendelsohn errichtete mit dem Warenhaus Schocken an der Brückenstraße (1929–30) ein Hauptwerk der Epoche. In den Bombardements des 5. März 1945 sank das Chemnitzer Zentrum in Schutt und Asche. Sechs Quadratkilometer bebauter Fläche lagen in Trümmern.

Die beiden für die städtebauliche Koordination des Wiederaufbaus in den vierziger und fünfziger Jahren maßgebenden Planer heißen Georg Funk und Werner Oehme. Der 1901 geborene Funk war seit 1926 im Chemnitzer Stadterweiterungsamt tätig, ab 1936 als dessen Leiter.² 1946 wurde er Stadtbaudirektor und damit Chef der gesamten Bauverwaltung. Ende 1949 nahm er einen Ruf an den Lehrstuhl für Städtebau der Technischen Hochschule Dresden an. Während der fünfziger Jahre schaltete er sich von Dresden aus mehrfach in die Chemnitzer Planungsdiskussion ein. Werner Oehme, Jahrgang 1912, war 1946 in das Chemnitzer Stadtplanungsamt eingetreten.³ Nach dem Ausscheiden Funks übernahm er schrittweise dessen Kompetenzen, zunächst als Leiter der Entwurfsabteilung innerhalb der Hauptabteilung Städtebau, ab 1952 als Direktor des neugeschaffenen Dezernats für Aufbau, Industrie und Verkehr. Im April 1953 wechselte Oehme nach Potsdam zum »Generalprojektanten der ersten sozialistischen Stadt«, um dort die »Entwurfsgruppe Stadtplanung StalinStadt« zu leiten. Nach einem kurzen Arbeitsaufenthalt in Dresden kehrte er im Mai 1954 als Entwurfsleiter in die Abteilung Aufbau der Stadt Chemnitz zurück, die nun Karl-Marx-Stadt hieß. Im August 1955 erhielt er die damals nach sowjetischem Vorbild eingerichtete Position des Chefarchitekten. Im August 1958 verließ Oehme die DDR.⁴ Sein Weggang fällt zusammen mit einer scharfen Zäsur in der Zentrumsplanung von Karl-Marx-Stadt. Als Nachfolger Oehmes wurde dessen Mitarbeiter Walter Pester zum Stadtarchitekten berufen.⁵

I

Wie in der gesamten Sowjetischen Besatzungszone waren auch in Chemnitz die Anstrengungen der ersten Nachkriegsjahre darauf konzentriert, Trümmer zu beseitigen und kriegsbeschädigte Gebäude wieder bewohnbar zu machen. Die knappen Baustoffe standen zunächst nur für den Industriebau zur Verfügung. Aus Experimenten

² *Stadtarchiv Chemnitz*, Rat der Stadt Chemnitz / Karl-Marx-Stadt 1945–90 (im folgenden: *StACh*, Rat 45–90), PA 294.

³ *StACh*, Rat 45–90, PA 295.

⁴ Die Personalakte Oehmes im Stadtarchiv Chemnitz enthält die Abschrift eines Zeitungsberichts vom 12. 9. 1958 über Oehmes Weggang, der damals bereits einige Wochen zurückgelegen haben soll. In dem Artikel heißt es, Oehme habe eine Anstellung als Architekt beim Rat der Stadt Stuttgart gefunden.

⁵ Pester wurde 1964 als Stadtarchitekt durch Lothar Hahn abgelöst, der ebenfalls bereits unter Oehme im Stadtplanungsamt gearbeitet hatte.

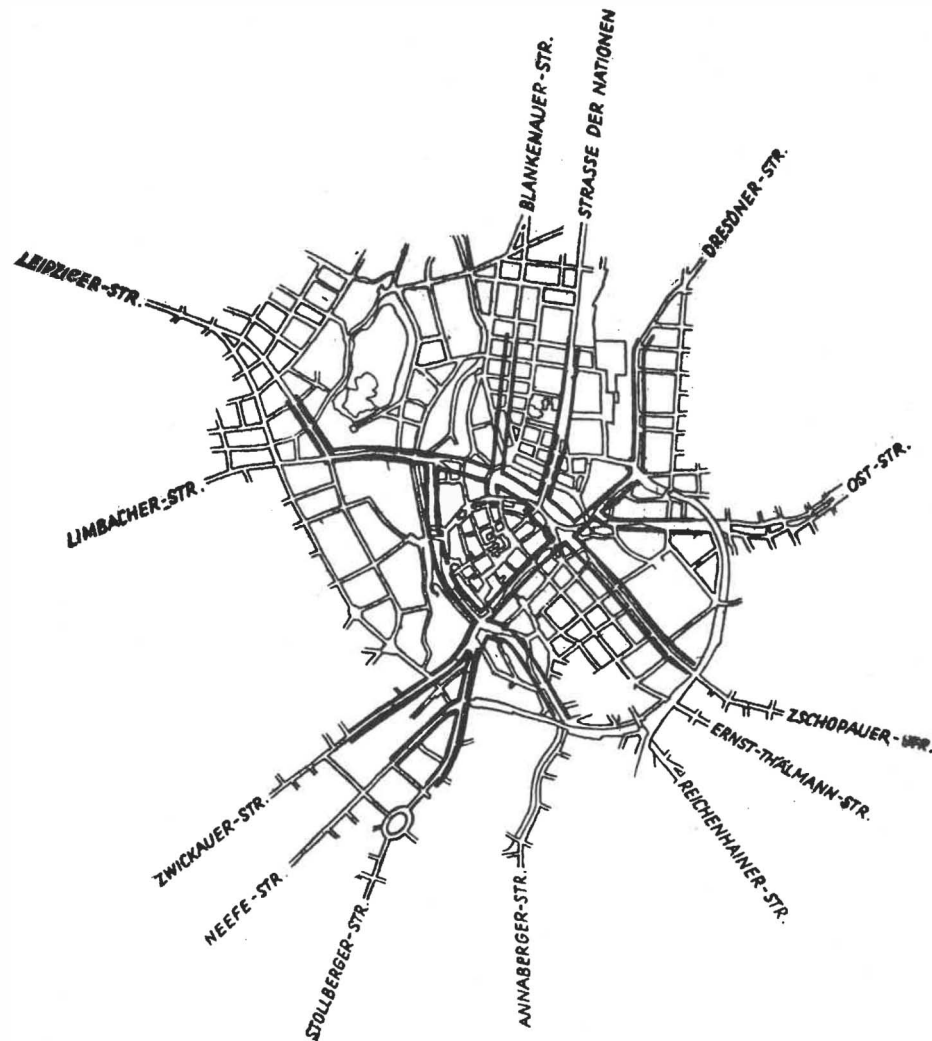


Abb. 1: Plan für die Neugestaltung der Chemnitzer Innenstadt 1946, aus: Großer Wiederaufbauplan der Stadt Chemnitz, Chemnitz 1946.

mit materialsparenden Bauweisen ging das »Chemnitzer Gewölbehaus« hervor, dessen Geschosdecken mit Hilfe eines Aschebindemittels in Wölbertechnik hergestellt wurden.⁶ In einem 1946/47 ausgeführten Versuchsbau bewährte sich das Verfahren. Jedoch nicht vor 1950 konnten die ersten in Gewölbebauweise errichteten Wohnhäuser an der Planitzstraße (heute Heinrich-Schütz-Straße) bezogen werden. Neben der

⁶ Über das »Chemnitzer Gewölbehaus«: *StACh*, Rat 45–90, 4268 u. 5832.

bautechnischen Grundlagenarbeit begann die konzeptionelle Vorbereitung des Wiederaufbaus. Der Entwurf für die Neugestaltung der Chemnitzer Innenstadt, den Georg Funk 1946 präsentierte, beschränkt sich weitgehend auf die Lösung von Verkehrsproblemen (Abb. 1).⁷ Der Plan sieht vor, die wichtigsten Einfallstraßen quer durch das Zentrum miteinander kurzzuschließen. Die Verbindungen Zwickauer Straße – Lange Straße – Dresdner Straße und Leipziger Straße – Hartmannstraße – Zschopauer Straße bilden ein großes Straßenkreuz, das von einem dritten Verkehrsband, der parallel zum Chemnitzfluß verlängerten Annaberger Straße, geschnitten wird. So entsteht ein zentrales Verkehrs-dreieck, das die historische Kreisform des Stadtkerns überlagert. Die Suche nach einem »einprägsamen Verkehrsbild« auf der Grundlage der vom Stadtplanungsamt vorbereiteten Lösung war auch die Hauptaufgabe eines 1946 ausgeschriebenen städtebaulichen Wettbewerbs, zu dem 150 Beiträge eingingen.⁸ Es überrascht nicht, daß der Stadtbaudirektor das Wettbewerbsergebnis als Bestätigung seines Plans deutete. In der Folgezeit erweiterte er sein Verkehrskonzept um den Gedanken einer fortschreitenden Durchgrünung. Funks planerischer Pragmatismus kommt ohne formales Leitbild aus. Die Stadtgestalt bestimmt er gewissermaßen negativ als das, was nach Verwirklichung des Verkehrs- und Grünplans noch übrig bleibt. Zur Bebauungsform macht Funk nur summarische Angaben.⁹ Im Innenstadtbereich befürwortet er geschlossene Blockränder, möchte jedoch Blöcke zusammenlegen und Geschoszhöhen reduzieren. Die geplante Herabzonung begründet er mit einer pessimistischen Bevölkerungsprognose.

II

War bis zur Gründung der DDR die Wiederaufbauplanung eine Angelegenheit städtischer Fachbehörden gewesen, kam es ab 1949 zu einer Zentralisierung der städtebaulichen Kompetenzen.¹⁰ Seither unterlag auch in Chemnitz die örtliche Planung der wachsenden Einflußnahme staatlicher Institutionen, deren Vertreter Richtlinien her-

⁷ G. Funk, Die Neugestaltung der Chemnitzer Innenstadt, in: Großer Wiederaufbauplan der Stadt Chemnitz, Chemnitz 1946, S. 17–21; vgl. auch: So entsteht das neue Chemnitz, in: Der Bauhelfer, 1946, H. 3, S. 25. Zur Weiterbearbeitung des Plans: Eine Stadt hilft sich selbst! Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit der Stadtverwaltung Chemnitz im Jahre 1948, Chemnitz 1949, S. 11–16.

⁸ Die Ausschreibungsunterlagen enthält: *StACh*, Rat 45–90, 7259. Ein Wettbewerbsbeitrag ist publiziert in: P. Baumgarten, Bauten und Projekte 1924–1981, Ausst.-Kat. Akademie der Künste, Berlin 1988, S. 142.

⁹ Funk äußerte sich hierzu in einer von W. Oehme protokollierten Diskussion mit Architekten am 16. Juni 1949, *StACh*, Rat 45–90, 7278; vgl. auch: Verhandlungsberichte der Stadtverordneten zu Chemnitz 1949, Außerordentliche nichtöffentliche Arbeitstagung der Stadtverordneten, Bürger-schaftsvertreter und interessierten Gäste am 9. Juni, S. 63–69. Funk beruft sich hier auf die Charta von Athen.

¹⁰ Zum folgenden ausführlich: J. Düwel, Baukunst voran! Architektur und Städtebau in der SBZ/DDR, Berlin 1995.

ausgaben, Konsultationen anberaumten und vor Ort Entscheidungen trafen. Mit der Staatsgründung wurde das Ministerium für Aufbau gebildet, dessen Hauptabteilung Bauwesen unter Walter Pisternik für Fragen städtebaulicher Planung zuständig war. Dem Aufbauministerium unterstand die 1951 eingerichtete Deutsche Bauakademie, deren von Kurt W. Leucht geleitetes Institut für Städtebau auch die Chemnitzer Planungen kritisch begleitete. Ein weiteres mit dem Wiederaufbau in Chemnitz befaßtes Gremium war der Beirat für Bauwesen beim Ministerat der DDR, in dem die prominentesten Architekturfunktionäre des Landes versammelt waren. Edmund Collein, Vizepräsident der Deutschen Bauakademie, versah zugleich die Funktion eines Präsidenten des Beirats für Bauwesen. Als programmatischer Rahmen für die Planungsarbeit dienten die 1950 formulierten »Sechzehn Grundsätze des Städtebaus«.¹¹ Sie orientierten den Städtebau in der DDR – in scharfer Abgrenzung von den im Westen Deutschlands vorherrschenden Positionen – auf das Ideal einer kompakten, als Werk der Baukunst verstandenen Stadt, die mit den Mitteln monumentaler Architektur und in Anknüpfung an historisch gewachsene Strukturen das politische und nationale Bewußtsein ihrer Bewohner repräsentierte. Noch im selben Jahr verabschiedete die Volkskammer ein Aufbaugesetz. Der Gesetzestext nennt Chemnitz als eine von acht Aufbaustädten höchster Priorität.¹² Faktisch stand jedoch die Stadt während der ersten Hälfte der fünfziger Jahre nicht an der Spitze der Aufbauhierarchie.

Trotz der gewandelten Bedingungen blieb der unter Georg Funk erarbeitete Rahmenplan zunächst in Kraft. Ausdruck des neuen politischen Anspruchs war ein »Demonstrationsplan«, der dem beibehaltenen Verkehrsplan unterlegt wurde.¹³ Er definierte den Stadtraum als Schauplatz politischer Kundgebungen. Zielpunkt der ritualisierten Aufmärsche waren der »Zentrale Platz« und das ihn beherrschende »Haus der Kultur«, die als neue Elemente die bisherige Wiederaufbauplanung ergänzten. Ihnen galten die planerischen Anstrengungen der frühen fünfziger Jahre. Als Ort des Zentralen Platzes wurde die Fläche zwischen Rathaus und neuem Hauptstraßenkreuz bestimmt. Zwei Wettbewerbe, ausgeschrieben im Herbst 1951 und im Herbst 1952, hatten die Gestaltung der Platzanlage zum Thema.¹⁴ Im Oktober 1952, kurz nachdem

¹¹ L. Bolz, Von Deutschem Bauen. Reden und Aufsätze, Berlin 1951, S. 32 ff. Nachdruck in: J. Düwel (s. A 10), S. 85–92.

¹² T. Topfstedt, Städtebau (s. A 1), S. 163, Anm. 63.

¹³ Der Demonstrationsplan war Bestandteil der »Grundakte der Städtebaulichen Planung« (1952): StACh, Rat 45–90, 11120. Weitere, z. T. unvollständige Exemplare der »Grundakte«: Bundesarchiv (im folgenden: BA), DH 1 39173, DH 2 II/07–86 und DH 2 II/07–113.

¹⁴ Ein Resümee des ersten und zweiten Wettbewerbs enthält der Bericht über eine Arbeitsbesprechung mit den Teilnehmern des dritten Wettbewerbs am 5. 11. 1953: BA, DH 1 38565. Im zweiten Wettbewerb erhielt ein Kollektiv freischaffender Architekten unter Leitung des Architekten Kirchner den 1. Preis, das Kollektiv Weißer den 2. Preis und das Kollektiv Kurt am Ende den 3. Preis. »Das neue Chemnitz im Plan«, in: Die Union, 17. 3. 1953, S. 3. Eine Modellansicht des Siegerentwurfs findet sich in: DH 2 II/07-13/4, Bl. 191.



Abb. 2: Chemnitz, Bebauungsplan für das Zentrum 1952/53, aus: BA, DH 2 II/07-113.

der zweite Wettbewerb angelaufen war, bestätigte der Ministerrat der DDR den Wiederaufbauplan. Der Entwurf des Wettbewerbsiegers wurde nachträglich in den Bebauungsplan eingearbeitet (Abb. 2).

III

Parallel zu den planerischen Bemühungen um den Zentralen Platz trat der Wiederaufbau in Chemnitz in die Realisierungsphase ein. Als erstes geschlossenes Wiederaufbaugelände entstand 1951–53 das südlich an den ehemaligen Stadtkern angrenzende Viertel an der Ernst-Thälmann-Straße (heute Reitbahnstraße). Bis zur Kriegszerstörung bestand hier ein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bebautes Wohnquartier mit rechtwinkligem Straßennetz und dichter Blockrandbebauung. Die unter Werner Oehme ausgearbeitete Neuplanung lehnt sich an das historische Straßennetz an, überführt jedoch das ehemals gleichförmige Wegenetz in ein hierarchisch abgestuftes System aus Haupt- und Nebenstraßen.¹⁵ Ernst-Thälmann- und Annenstraße sind als dominierendes Achsenkreuz hervorgehoben. Am Kreuzungspunkt weitet sich die Annenstraße zu einer großzügigen Platzanlage, an deren Westrand sich ein 1952–53 von Rudolf Weißer ausgeführtes Schulgebäude erhebt.¹⁶ Die ursprünglich fest gefügte Blockstruktur des Viertels ist gelockert, der beidseitig geschlossene Straßenraum jedoch beibehalten. Wie bereits von Funk gefordert, faßt jeweils ein neues Straßengeviert mehrere Blöcke der Vorkriegsbebauung zusammen. Erhaltene Altbauten sind an vielen Stellen in die Neubebauung einbezogen.¹⁷

Der Gesamtkomplex entstand in zwei Bauabschnitten. Die Gebäude beider Phasen wurden in Gewölbeweise ausgeführt. Die schlichten Wohnhausfronten der ersten Bebauungsphase (1951–52) erzählen eindringlich von den durch Mangel geprägten Bedingungen des frühen Wiederaufbaus. Die zweite Bebauungsphase (1953) fällt in die Blütezeit der »nationalen Traditionen« in der Architektur der DDR. Historisierende Werksteindetails, geometrisches Putzornament und eiserne Fensterbrüstungen bereichern nun die Wohnhausfassaden. Keine »Siedlung« mit vorstädtischem Charakter sollte an der Ernst-Thälmann-Straße entstehen, sondern ein »neuer Stadtteil« mit urbaner Qualität.¹⁸ Gleichwohl ist die Bebauung mit relativ niedriger Dichte, aufgelockerter Struktur und Hofbildung dem Siedlungsbau der zwanziger Jahre verpflichtet. Es ist gerade die Mischung von Merkmalen der Siedlungstypologie mit Elementen traditioneller Stadtarchitektur, die das Viertel charakterisiert.

1953 begann der Wiederaufbau in einem weiteren Innenstadtbereich.¹⁹ Gegenüber dem Rathaus und der Pfarrkirche St. Jakobi – beide bereits wiederhergestellt – wurde

¹⁵ Zur Autorschaft Oehmes: Architekturführer DDR. Bezirk Karl-Marx-Stadt, Berlin 1989, S. 37.

¹⁶ Grundschule an der Annenstraße in Karl-Marx-Stadt, in: Deutsche Architektur (im folgenden: DA) 3 (1954), S. 182–183.

¹⁷ Das Mietshaus Moritzstraße 25 wurde durch eine Umgestaltung der Fassade an die neue Nachbarschaft angepaßt.

¹⁸ »Bauherr ist das Volk«, maschinenschriftliches Manuskript ohne Angabe des Autors, *StACh*, Rat 45–90, 8120.

¹⁹ W. Oehme, Die Wohnungsbauten an der Inneren Klosterstraße und Wilhelm-Pieck-Straße in Karl-Marx-Stadt, in: DA 5 (1956), S. 120–125.

als erster Abschnitt des Chemnitzer Stadtkerns die Innere Klosterstraße neu bebaut. Als historischer Anknüpfungspunkt diente die erhaltene Barockfassade des Siegert-Hauses am Markt.²⁰ Wie an der Ernst-Thälmann-Straße folgt die Bebauung dem historischen Straßennetz, wobei auch hier eine Zusammenfassung mehrerer Blöcke zu hofähnlichen Einheiten angestrebt war. An der Theaterstraße fügt sich eine gründerzeitliche Mietshauszeile in die Neuplanung ein. Wechselnde Geschoßzahlen, versetzte Anschlüsse sowie Ladenvorbauten beleben das Straßenbild. Im Unterschied zu den flach gedeckten Zeilen an der Ernst-Thälmann-Straße erhielten die Häuser in der Altstadt hohe Walmdächer. Nicht mehr die Bauten der Berliner Stalinallee, sondern die Bauformen des regionalen Barock dienten hier als Vorbild. In dem Moduswechsel scheint die Idee eines von der vorstädtischen Wohnbebauung abgehobenen Kerngebiets anzuklingen.

IV

Am 10. Mai 1953 verlieh auf Beschluß des Ministerrats der DDR Ministerpräsident Otto Grotewohl der Stadt Chemnitz den Namen »Karl-Marx-Stadt«. Der mit der Umbenennung gegebene politische Impuls strahlte auch auf die Planungstätigkeit aus. Ab 1953 ist eine Intensivierung der städtebaulichen Arbeit zu beobachten. Im Herbst veranstaltete das Aufbauministerium gemeinsam mit dem Rat der Stadt einen dritten Wettbewerb für die Gestaltung des Zentralen Platzes.²¹ Der Ausschreibungstext fordert, »die städtebauliche Komposition soll sowohl im Straßen- und Platzbild als auch in der Stadtsilhouette die große Bedeutung der Stadt als industrielles Zentrum und politischer Faktor, die durch die Verleihung des Namens Karl-Marx-Stadt besonders hervorgehoben worden ist, zum Ausdruck bringen«. Mit dem Hinweis auf die Stadtsilhouette werden die Teilnehmer ermuntert, das am Zentralen Platz vorgesehene Haus der Kultur als Turmhaus zu gestalten, im Gegensatz zu den bislang bevorzugten breit gelagerten Bauten.²² Ein weiteres Ziel des Wettbewerbs war es, »zu prüfen, wie die Straße der Nationen gegenüber der jetzigen Planung in ihrer Bedeutung als Magistrale gesteigert wird.«²³

Die am 27. Februar 1954 tagende Jury – zu den Mitgliedern gehörten Edmund Collejn, Walter Pisternik und Werner Oehme, damals bei der »Brigade Stadtplanung

²⁰ DA 2 (1953), S. 296; vgl. auch S. 124.

²¹ Bereits am 20. 5. 1953 nahm der Rat des Kreises in einem Schreiben an das Aufbauministerium den dritten Wettbewerb in Aussicht. Die Wettbewerbsausschreibung datiert vom 25. 10. 1953. Am 5. 11. fand eine erste, am 19. 12. eine zweite Arbeitsbesprechung mit den Wettbewerbsteilnehmern statt; BA, DH 1 38565.

²² Eine solche Höhendominante hatte Herbert Schneider mit seinem im Herbst 1952 vorgelegten Wettbewerbsentwurf für den Altmarkt in Dresden ins Gespräch gebracht.

²³ Arbeitsbesprechung am 19. 12. 1953, BA, DH 1 38565.

Dresden« beschäftigt – verzichtete auf die Vergabe eines ersten Preises.²⁴ Jedoch gab sie Anregungen, die der künftigen Planungsarbeit eine neue Richtung wiesen. Den Entwurf des zweiten Preisträgers, des Kollektivs Müller-Grosser-Hahn vom Entwurfsbüro Hoch- und Industriebau Karl-Marx-Stadt, lobte sie ausdrücklich für die Verschiebung des Zentralen Platzes an den Rand der historischen Altstadt und für die dadurch ermöglichte »Erhaltung des alten Ringes als Promenadenring«. Dagegen fand der Entwurf des Wettbewerbsteilnehmers Georg Funk, der an dem seit 1946 favorisierten Straßendreieck festhielt, die Mißbilligung der Jury.²⁵ Ihm sei es nicht gelungen, »eine überzeugende Lösung bzw. Gesamtkomposition für eine Stadt von der Bedeutung von Karl-Marx-Stadt zu schaffen«.

Eine von den Empfehlungen der Wettbewerbsjury abweichende Haltung zu den städtebaulichen Problemen von Karl-Marx-Stadt nahm das Forschungsinstitut für Städtebau der Deutschen Bauakademie ein, das am 14. und 15. April 1954 in der Stadt eine Arbeitstagung abhielt.²⁶ Im Anschluß an die Tagung erarbeiteten zwei Gruppen unter Leitung von Kurt W. Leucht und Felix Boesler je ein umfangreiches Memorandum zur »kritischen Analyse des städtebaulichen Schaffens in Karl-Marx-Stadt«.²⁷ Das von Boesler verantwortete Gutachten empfiehlt, die Orientierung am historischen Stadtgrundriß aufzugeben und den Altstadtring durch eine »Ringmagistrale« erweiterten Umfangs zu ersetzen. Das Konzept eines zentralen Hauptstraßenkreuzes soll beibehalten, der Zentrale Platz wie bisher vor dem Rathaus angeordnet werden.²⁸

Die innerhalb der Deutschen Bauakademie formulierten Gedanken hatten zunächst keine Auswirkung auf die Planungsarbeit in Karl-Marx-Stadt. Ausgehend von den Ergebnissen des letzten Wettbewerbs nahm Werner Oehme, nach seinem Potsdamer Intermezzo an die Spitze des Planungsamts zurückgekehrt, eine Revision des bisherigen Zentrumskonzepts in Angriff.²⁹ Hervorstechendes Merkmal der ab 1954 vorbereite-

²⁴ Bericht über die Tagung des Preisgerichts: BA, DH 1 38740. Eine detaillierte Beurteilung der Entwürfe enthält: DH 1 39055.

²⁵ Der Entwurf ist abgebildet in: G. Tegtmeier, Die Planung des Zentrums von Karl-Marx-Stadt, in: DA 5 (1956), S. 468.

²⁶ Vgl. das 17seitige Protokoll der Sitzung: BA, DH 2 II/07-13/3.

²⁷ BA, DH 2 II/07-13/3 (Leucht) und DH 2 II/07-13/2 (Boesler).

²⁸ In einer strafferen, vermutlich später abgefaßten Version desselben Textes deutet sich jedoch eine Abschwächung der hier skizzierten Position an: BA, DH II/07-13/2.

²⁹ Über das im folgenden behandelte Stadium der Zentrumsplanung: W. Oehme, Aufbau des historischen Stadtkerns von Karl-Marx-Stadt, in: Kulturbundspiegel, 1955, H. 6, S. 6–7; ders., Das zukünftige Bild unserer Industriestadt, in: Sächsische Neueste Nachrichten vom 13. 8. 1955, S. 5; Karl-Marx-Stradt pflegt seine Bautraditionen, in: Nationales Aufbauwerk Karl-Marx-Stadt 1955, S. 15–17; Wie wird sich unsere Stadt entwickeln, damit sie eine moderne Großstadt wird?, in: Karl-Marx-Stadt im Aufbau. Plan des Nationalen Aufbauwerkes 1956 der Stadt Karl-Marx-Stadt, Karl-Marx-Stadt 1956, S. 19–21; G. Tegtmeier (s. A 25); W. Oehme, Karl-Marx-Stadt in der Wandlung zum modernen Industriezentrum, in: Sächsische Heimatblätter 4 (1958), H. 2, S. 70–78.



Abb. 3: Karl-Marx-Stadt, Bebauungsplan für das Zentrum 1956, aus: *StACh*, Rat 45–90, 6833.

ten Neuplanung ist der wiederhergestellte »Promenadenring«, der die Kernstadt umgürtet (Abb. 3).³⁰ Am Ring sollen »große Gebäude des gesellschaftlichen Lebens« ent-

³⁰ Die Reproduktion eines Originalplans enthält: *StACh*, Rat 45–90, 6833. Weitere graphische Wiedergaben dieses Planungsstadiums finden sich in: *Wie wird sich unsere Stadt entwickeln* (s. A 29), S. 21; G. Tegtmeier (s. A 25), S. 467 u. 469; L. Hahn, Gestaltung und Aufbau des Zentrums von Karl-Marx-Stadt, in: DA 8 (1959), S. 239–246 u. 362–365, hier S. 243. Die Photographie eines Stadtmodells ist abgebildet in: W. Oehme, Karl-Marx-Stadt in der Wandlung (s. A 29), S. 77.

stehen.³¹ Straßendurchbrüche innerhalb des Stadtkerns sind vermieden. Die Lange Straße, die nach dem bisherigen Konzept den Durchgangsverkehr aufnehmen sollte, ist deutlich verengt. Parallel zu ihr wird die Platzfolge Roßmarkt – Holzmarkt – Markt als historisches Rückgrat der Altstadt rekonstruiert. Der Zentrale Platz, bislang Teil der Kernbebauung, ist der Altstadt nordöstlich vorgelagert. Die Straße der Nationen wird zur städtebaulichen Hauptachse, welche Altstadt und neues Zentrum miteinander verbindet. Bestehende und neu zu schaffende Platzanlagen – Zentraler Platz, Theaterplatz, Schillerplatz und Bahnhofplatz – akzentuieren den sanft gekrümmten Straßenverlauf. Oehme flankiert seinen Plan durch ein neues, ab 1955 entwickeltes Verkehrskonzept. Auf einem äußeren Ring führt er den Durchgangsverkehr weiträumig um das Zentrum herum. Die neue Umgehungsstraße, die im Osten entlang der Chemnitz verläuft und im Süden das Wiederaufbaugelände an der Ernst-Thälmann-Straße durchquert, soll den »Promenadenring« entlasten.

Am 25. und 26. April 1956 tagte der Beirat für Bauwesen beim Ministerrat der DDR in Karl-Marx-Stadt, um über die neue Planung zu befinden.³² Im Vorfeld des Treffens war der Präsident des Beirats, Edmund Collein, mehrfach zu Konsultationen nach Karl-Marx-Stadt gekommen. Am 23. Februar 1956 hatte Oehme in Berlin dem Beirat über seine Planungsarbeit berichtet. Vorab hatten der Chefarchitekt von Berlin, Hermann Henselmann, dessen Mitarbeiter Karl Menzel, der Direktor des Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur, Dr. Strauß, und Kurt W. Leucht Gutachten formuliert. Leucht war der einzige Gutachter, der ausdrücklich gegen den Entwurf Oehmes Stellung bezog. Eine ablehnende Haltung vertrat er auch auf der Beiratssitzung in Karl-Marx-Stadt. Unterstützt wurde er dabei von Georg Funk, der ebenfalls Kritik an Oehmes Plan übte und stattdessen auf seinen eigenen Wettbewerbsbeitrag von 1954 verwies. Alle übrigen Sitzungsteilnehmer – außer den Gutachtern Henselmann, Menzel und Strauß der Leipziger Chefarchitekt Lucas sowie die Beiratsmitglieder Hans Hopp und Kurt Liebknecht – sprachen sich für Oehmes Entwurf aus, und das Gremium empfahl ihn zur Weiterbearbeitung. Im Januar 1957 billigte auch die Stadtverordnetenversammlung den neuen Plan.³³

Trotz oder gerade wegen der großen Zahl der in den Vorgang involvierten Institutionen und Personen dürfte der Chefarchitekt als Koordinator des Planungsprozesses eine maßgebliche Rolle gespielt haben. Der 1956/57 bestätigte Wiederaufbauplan erscheint nicht zuletzt als ein Ergebnis seiner Beharrlichkeit. Bereits in den frühen fünfziger Jahren gibt es Anzeichen, daß Werner Oehme das von seinem Vorgänger übernommene Planungskonzept nicht mehr voll mittrug. Schon damals stellte er, ganz im Einklang mit den »Sechzehn Grundsätzen«, den Primat des Verkehrs in Frage und

³¹ Wie wird sich unsere Stadt entwickeln (s. A 29), S. 20.

³² Über die Beiratssitzung und ihre Vorbereitung: BA, DH 1 39055.

³³ StACh, Rat 45–90, 6833.

kritisierte Planungen, die die Stadt »kreuz und quer mit Straßen durchschneiden«.³⁴ Seit seiner Rückkehr aus Potsdam zielte er auf eine umfassende Rekonstitution des historischen Stadtgrundrisses. Im Umriß des Altstadtkerns sah er die »städtebauliche Tradition« verkörpert, in der überlieferten Form der Plätze und Straßen gewann für ihn der Begriff »Heimat« Gestalt.³⁵ Die während der ersten Hälfte der fünfziger Jahre verwirklichten Wiederaufbaugelände fügten sich in den neuen Gesamtplan nahtlos ein. Rückblickend entsteht der Eindruck, als sei das 1956/57 genehmigte Konzept dort schon vorausgesetzt. Die Verbreiterung der Annenstraße nahm die später anvisierte Funktion als Teilstück des äußeren Verkehrsringes vorweg. In der Bebauung der Theaterstraße deutete sich der Verlauf des inneren Rings bereits an. Den Neuaufbau des Siegert-Hauses deklarierte Oehme nachträglich als Pilotprojekt einer städtebaulichen Rekonstruktion der Innenstadt.³⁶ Der Plan von 1956 präsentiert sich als Synthese und Vollendung der Wiederaufbautätigkeit der frühen fünfziger Jahre. Erst hier ist das »traditionalistische« Potential der »Sechzehn Grundsätze« voll ausgeschöpft.

V

Überraschend ist allerdings die späte Durchsetzung des traditionalistischen Konzepts. Sie fällt in eine Zeit, als die Gesamtentwicklung bereits in eine entgegengesetzte Richtung tendierte.³⁷ Im Dezember 1954 hatte die Moskauer Unionskonferenz der Bau-schaffenden sich von der Doktrin einer handwerklich geprägten, am Leitbild der »nationalen Traditionen« orientierten Architektur verabschiedet. Auch in der DDR gewann die Auffassung an Boden, daß die wirtschaftliche Logik des Wiederaufbaus nach einer stärkeren Einbeziehung industrieller Verfahren verlange. Die erste Baukonferenz der DDR im April 1955 und der im März 1956 beschlossene zweite Fünfjahrplan leiteten die Industrialisierung des Bauwesens ein. Im Juni 1958 formulierte der V. Parteitag der SED den Vorsatz, innerhalb von vier Jahren die Neugestaltung der Zentren in den Aufbaustädten abzuschließen. Die zunehmende Ausrichtung des Bauens an der Typenproduktion ließ städtebauliche Sonderlösungen immer weniger realisierbar erscheinen. Mit dem Typenangebot eines fabrikmäßigen Massenwohnbaus war die Wiedergewinnung des historischen Raumbilds im Zentrum von Karl-Marx-Stadt nicht zu bewerkstelligen. Der noch 1957 bestätigte Plan erwies sich unversehens als obsolet. Die Vermutung drängt sich auf, daß Oehmes fluchtartige Abreise aus Karl-Marx-Stadt im August 1958 mit der Einsicht zusammenhing, »sein« städtebauliches Projekt nicht mehr halten zu können.

³⁴ W. Oehme, Die städtebauliche Neugestaltung von Chemnitz, 24. Juni 1952, masch. Manuskript, StACh, Rat 45–90, 7254; vgl. dazu Punkt 8 der »Sechzehn Grundsätze«: J. Düwel (s. A 10), S. 89.

³⁵ W. Oehme, Aufbau (s. A 29), S. 6.

³⁶ Ebda.

³⁷ Zum folgenden: T. Topfstedt, Städtebau (s. A 1), S. 10 f.

Wenig später formierte sich ein neues Planungsteam unter Leitung von Walter Pester, das bereits im Dezember der Kommission für Städtebau des Ministeriums für Bauwesen einen eigenen Planungsentwurf vorlegte.³⁸ Der Entwurf fand jedoch nicht die Zustimmung der Kommission. Sie empfahl zur Verstärkung des Karl-Marx-Städter Teams niemand anderen als Georg Funk. Als Gemeinschaftsarbeit des Stadtbauamts und eines von Funk geleiteten Kollektivs entstand nun ein weiterer Entwurf, der im Februar 1959 vom Ministerium gebilligt und am 12. Mai vom Politbüro bestätigt wurde (Abb. 4).³⁹

Der neue Plan brach radikal mit dem Konzept Oehmes. War die Abgrenzung des historischen Kernbereichs Leitgedanke des bisherigen Plans, so hebt die neue Konzeption die Trennung zwischen Altstadt und nördlich angrenzenden Gebieten vollständig auf. Der Umriß des mittelalterlichen Stadtkerns wird verwischt, altes und neues Zentrum verschmelzen miteinander. Der geplante Zentrale Platz, bisher in peripherer Stellung zum Stadtkern, wird zur Mitte der erweiterten Innenstadt. Zwei Verkehrstangenten, eingebettet in einen breiten Grüngürtel, umfahren die längliche Figur des neuen Stadtzentrums. Straße der Nationen und Brückenstraße als sich kreuzende Magistralen geben dem Innenstadtbereich eine straffe Ordnung. Die Bebauung orientiert sich an dem durch das Achsenkreuz vorgegebenen Richtungssystem. Scheibenhochhäuser bilden den vorherrschenden Bebauungstyp, einzelne Punkthochhäuser betonen prominente Blickachsen.

Der 1959 beschlossene Zentrumsplan diente als Grundlage für die Fortsetzung des Wiederaufbaus in den sechziger Jahren. Zu nennenswerten Modifikationen kam es lediglich in der Frage des Zentralen Platzes. Seinen Erfolg verdankt der Plan dem Realismus einer Konzeption, die das wirtschaftlich Machbare zum gestalterisch Maßgebenden erhebt und das Bebauungssystem an den Bedingungen industriellen Bauens ausrichtet.

Die Wende in der Zentrumsplanung wird begleitet von einer politischen Aufrüstung des städtebaulichen Diskurses. Die Vertreter des Kurswechsels berufen sich auf das Ziel, »die gesellschaftspolitische Idee der Stadt als ›Karl-Marx-Stadt‹ städtebaukünstlerisch zum Ausdruck zu bringen.«⁴⁰ Sie können dabei auf ein Argumentationsmuster zurückgreifen, das fünf Jahre zuvor im Institut für Städtebau der Deutschen Bauakademie geprägt wurde. Unter der Überschrift »Karl-Marx-Stadt – ein verpflichtender Name« hieß es in dem bereits erwähnten, unter Leitung von Felix Boes-

³⁸ BA, DH 2 A/312. Eine Umzeichnung des Plans ist abgebildet in: G. Funk, Die Neugestaltung des Altstadt-kerns von Karl-Marx-Stadt (Entwicklungsstufen und Ordnungsprinzipien der Planung), in: Zur Rekonstruktion der Stadtzentren. 1. Kolloquium für Städtebau an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, Weimar 1960, S. 63–80, hier S. 77 (Bild 12).

³⁹ BA, DH 2 A/312; StACh, Rat 45–90, 4270.

⁴⁰ L. Hahn (s. A 30), S. 239; vgl. auch: W. Pester, Karl-Marx-Stadt. Bericht vom Aufbau einer zerstörten Stadt, in: DA 11 (1962), S. 567; ders., Das neue Stadtzentrum, in: Karl-Marx-Stadt. Wie wir es bauen, Karl-Marx-Stadt o. J. (1963), S. 7.

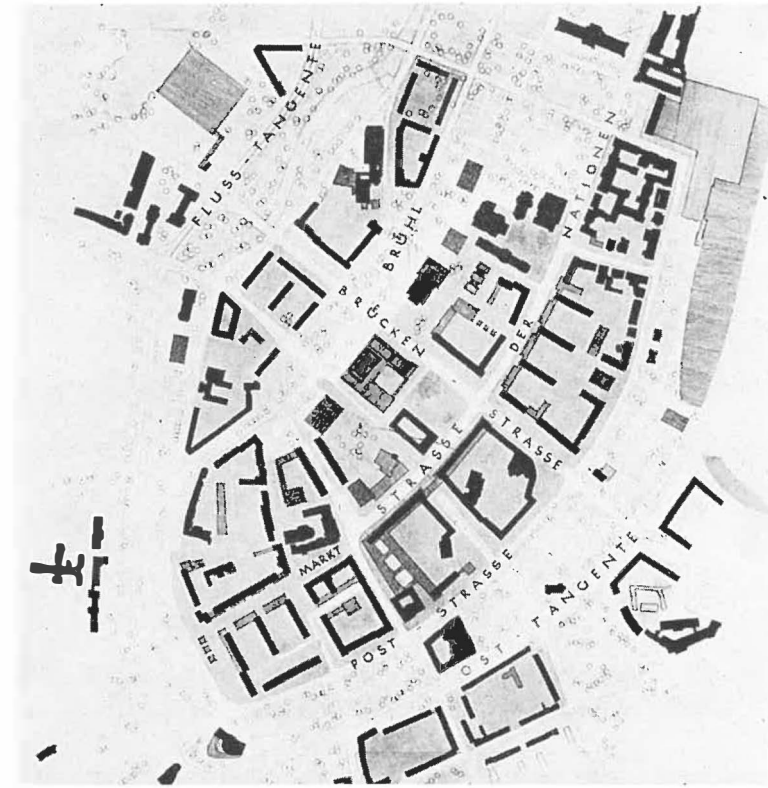


Abb. 4: Karl-Marx-Stadt, Bebauungsplan für das Zentrum 1959, aus: DA 8 (1959).

ler erarbeiteten Gutachten: »Dieser Name verpflichtet nicht zuletzt auch den Städtebauer. Er muß aus der Stadt die führende sozialistische Großstadt machen helfen, in der nicht nur die Mißstände und Schäden der kapitalistischen Epoche des Städtebaus überwunden wird (sic) sondern ein großzügiger Neuaufbau im Sinne der Grundsätze des sozialistischen Städtebaus stattfindet. Die Erkenntnis der Notwendigkeit solchen Handelns ist für diese Stadt um so mehr erforderlich, als sie keine nennenswerten Bestände an städtebaulichem kulturellem Erbe aufweist.« Denn im Gegensatz zu Dresden, Magdeburg oder Rostock lassen sich »die Tendenzen für die städtebauliche Entwicklung dieser Stadt (...) nicht aus bedeutenden Beständen ableiten, sondern nur aus der politisch-gesellschaftlichen Zielsetzung.«⁴¹ »Sucht man das Antlitz der Karl-Marx-Stadt, dann muß man es aus dem Klassenerlebnis dieser Stadt gestalten. Man muß in ihm den Sieg der Arbeiter- und Bauernmacht über Kapitalismus und Bour-

⁴¹ BA, DH 2 II/07-13/2, Kritische Analyse des städtebaulichen Schaffens in Karl-Marx-Stadt, S. 1.



Abb. 5: Chemnitz, Straße der Nationen mit Wohn- und Geschäftshaus Carolastraße 1, Hotel »Moskau« und drei Wohnhochhäusern in Großplattenbauweise.

geoisie zum Ausdruck bringen. Dafür muß eine neue Form gefunden werden, die nicht aus der örtlichen Baugeschichte abgeleitet werden kann.«⁴²

Im Plan von 1959 ist die neue Form verwirklicht, die Bindung an das städtebauliche Erbe gelöst. Die Stadt der Vergangenheit, bislang Leitbild der Wiederaufbauplanung, gilt jetzt als Inbegriff kapitalistischer Mißstände. Diese Sicht verlangt nach einer scharfen Distanzierung: Die Abkehr von der historischen Stadtgestalt soll das alte Chemnitz in eine »neue sozialistische Stadt« verwandeln.⁴³ In umfassenderer Weise als seine Vorgänger präsentiert sich der Zentrumsplan von 1959 als politische Manifestation. Statt einzelner Planelemente – Zentraler Platz, Haus der Kultur, Magistrale – ist es nun der Plan als Ganzes, der den ideologischen Anspruch des Wiederaufbaus verkörpert.

VI

Liest man die Wechselfälle der Wiederaufbauplanung in den fünfziger Jahren als Duell zwischen dem »Kreuzritter« Funk und dem »Ringkämpfer« Oehme, so bewies er-

⁴² Ebda., S. 130.

⁴³ L. Hahn (s. A 30), S. 239.

sterer den längeren Atem und behielt deshalb am Ende die Oberhand.⁴⁴ Allerdings dient das 1959 mit Hilfe des »Kreuzritters« Funk durchgesetzte Straßenkreuz nicht mehr, wie bis 1956 befürwortet, dem Durchgangsverkehr. Diesen nehmen die das Zentrum umschließenden Tangenten auf, die in weiten Teilen dem Verlauf des zuvor geplanten äußeren Rings folgen. Die Ähnlichkeit der Verkehrssysteme ist nicht das einzige Merkmal der Kontinuität zwischen den beiden Planungen. Trotz der Absage an das bis 1958 verfolgte traditionalistische Leitbild sind weitere Elemente des älteren Zentrumsplans in die neue Konzeption eingeflossen. Die Anordnung des Zentralen Platzes blieb unverändert (erst mit der späteren Erweiterung auf eine Fläche von 390 x 360 Metern schob sich die Platzanlage in den Altstadtbereich hinein).⁴⁵

Das 1960–62 errichtete Hochhaus an der Theaterstraße, das der Inneren Klosterstraße als Fluchtpunkt dient, entstammt noch dem Zentrumsplan Oehmes.⁴⁶ Stärkstes Bindeglied zwischen alter und neuer Planung ist jedoch die Straße der Nationen. Entlang dieses Straßenzugs versammeln sich die besten architektonischen Einzelleistungen der späten fünfziger und der sechziger Jahre in Karl-Marx-Stadt. Die Bedeutung der Straße als Rückgrat eines großstädtisch geprägten Wiederaufbaus ist bereits in Oehmes Plankonzept vorgezeichnet. Angestrebt war schon damals keine traditionelle Straßenrandbebauung, sondern ein durch Hochhäuser rhythmisch gegliedertes Raumkontinuum. Mehrere der Gebäude an der Straße der Nationen entstanden noch unter der Ägide Oehmes. In ihnen spiegelt sich der architektonische Richtungswechsel, der sich in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre vollzog. Der 1956 in traditionalistischem Habitus ausgeführte Erweiterungsbau der Technischen Universität an der Georgstraße war als südliche Begrenzung des geplanten Bahnhofplatzes konzipiert.⁴⁷ Auch das Verwaltungsgebäude der Industrie- und Handelskammer (1955–60) weist mit seiner Travertinverkleidung und dem flach geneigten Walmdach noch traditionalistische Züge auf.⁴⁸

Dagegen bekennen sich die rhythmisch gegliederten Rasterfassaden des Wohn- und Geschäftshauses an der Carolastraße (1957–60) und des Hotels »Moskau« (1958–62) eindeutig zur internationalen Moderne.⁴⁹ Die beiden Gebäude geben dem Theaterplatz einen östlichen Abschluß. Noch in die Amtszeit Oehmes fällt die städtebauliche Vorplanung für die drei südlich anschließenden, quer zum Straßenverlauf gestellten Wohnhochhäuser, die 1960–61 als Großplattenbauten zur Ausführung ka-

⁴⁴ Eine solche Lesart der Karl-Marx-Städter Planungsdebatte deutet an: W. Hirschmann, Die ersten Schritte, in: Karl-Marx-Stadt. Wie wir es bauen (s. A 40), S. 4.

⁴⁵ T. Topfstedt, Städtebau (s. A 1), S. 92.

⁴⁶ DA 11 (1962), S. 569.

⁴⁷ Abgebildet in: Karl-Marx-Stadt im Aufbau (s. A 29), S. 19.

⁴⁸ DA 11 (1962), S. 572.

⁴⁹ Ebda.

men.⁵⁰ Das Gebäude an der Brückenstraße (1960–63) mit seiner eleganten, vertikal akzentuierten Fassade setzt die Reihe der quergestellten Scheibenhochhäuser fort.⁵¹ Den Höhepunkt der Bebauung bildet das Hauptpostamt von Hermann Lucke (1964–67), dessen Vorhangfassade das Raster der älteren Bauten in filigrane Leichtigkeit übersetzt.⁵²

VII

Was 1959 als Gewinn verbucht wurde – die städtebauliche Vollstreckung eines politischen Neubeginns –, muß heute als Verlust empfunden werden. Die Qualität mancher Einzelbauten an der Straße der Nationen vermag wesentliche Defizite des Zentrumsplans nicht auszugleichen: die geringe Dichte, die gleichförmige Struktur, vor allem aber die Preisgabe historischer und kontextueller Bindungen. Das neue Zentrum negiert die Beziehung zur Stadt der Vergangenheit und ihren Überresten. Die historische Kernform ist im Stadtplan ausgelöscht, das einzige wiederaufgebaute Altstadtsegment an den Rand gedrängt. Im Umgang mit den Relikten der Vorkriegsbebauung zeigt sich nur wenig städtebauliche Dialogbereitschaft. Fred Ottos Stadtbad ist von Scheibenhochhäusern umzingelt, Heinrich Straumers Deutsche Bank wird ins Blockinnere verbannt, Erich Mendelsohns Schocken-Bau durch einen zurückgebogenen Blockrand mühsam in den Plan eingefügt. Die neue Zentrumsbebauung isoliert die Reste des alten Chemnitz – sich selbst isoliert sie von ihrer städtebaulichen Umgebung. Weit entfernt davon, zwischen den benachbarten Stadtbereichen zu vermitteln, zieht sich die Innenstadt auf sich selbst zurück. Der Besucher erlebt in Chemnitz bis heute einen fragmentierten Stadtverband.

⁵⁰ Die Bebauung dieses Abschnitts der Straße der Nationen war seit 1955 Gegenstand von Beratungen mit Vertretern des Beirats für Bauwesen: BA, DH 1 39055. Zum Planungsstand von 1956: G. Tegtmeyer (s. A 25), S. 469 f. Zur Übernahme in den neuen Zentrumsplan: StACh, Rat 45–90, 4270.

⁵¹ DA 15 (1966), S. 208 f.

⁵² DA 15 (1966), S. 236–238 u. 18 (1969), S. 400–409.

Jürgen Trimborn

Das »Wunder von Dresden«: Der Wiederaufbau der Frauenkirche

Ein kritischer Blick auf das »größte Rekonstruktionsprojekt des Jahrhunderts«

Im Zuge einer sich momentan in der gesamten Bundesrepublik abzeichnenden Re-Inzenierungswelle, bei der in zunehmendem Maße untergegangene, meist kriegszerstörte Denkmale – oftmals auf Kosten der wieder beseitigten Nachkriegslösungen und Nachkriegstraditionen – Jahrzehnte nach ihrer Zerstörung wie ein Phönix aus der Asche wiederauferstehen, hat man sich in Dresden an den Wiederaufbau der 1945 zerstörten Frauenkirche gemacht. Bis zum Jahr 2006, dem Jahr der 800-Jahr-Feier der Stadt Dresden, soll am Platz der alten, den Bombenangriffen der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1945 zum Opfer gefallenen Frauenkirche ein Neubau des Dresdner Wahrzeichens in der alten Form wiedererstanden sein.

Während in der unmittelbaren Nachkriegszeit und zur Zeit der DDR der Wiederaufbau zunächst aus wirtschaftlichen, dann aus politischen Gründen nicht erfolgt ist, ermöglichte das Ende der SED-Herrschaft die Chance, im Rahmen einer Bürgerinitiative erfolgreich für den Wiederaufbau der Frauenkirche zu kämpfen. Es wurde als »unverzeihliches Versäumnis« bezeichnet, hätte man nach der historischen Chance des Zusammenbruchs des SED-Regimes, das die Rekonstruktion der Frauenkirche blockiert hatte, heute den Wiederaufbau nicht zu betreiben versucht. Die in Dresden und weit über Dresden hinaus geführte Diskussion um das Wiederaufbauprojekt wurde überwiegend kaum mit sachlich-abgewogenen Argumenten geführt, im Vordergrund standen vielmehr meist pathetische Formeln und emotionale Beteuerungen. Wenn im Zusammenhang mit dem Projekt des Neubaus der Frauenkirche auch wiederholt vom »größten Rekonstruktionsprojekt in der Geschichte der Denkmalpflege« gesprochen wurde, und auch von den Verantwortlichen in Dresden das Projekt immer wieder als denkmalpflegerische Maßnahme zu deklarieren versucht wurde, so soll im folgenden gerade der Frage nachgegangen werden, ob das Dresdner Projekt tatsächlich als Akt der Denkmalpflege angesehen werden kann, oder ob es nicht vielmehr lediglich als Maßnahme zur Verwirklichung ästhetischer und städtebaulicher Wunschvorstellungen anzusehen ist.

Wenn ein derartiges Projekt allein durch die Bewältigung unzähliger logistischer und technologischer Probleme sicherlich auch für die heutige Zeit eine beachtenswerte Leistung darstellt, so darf man doch die Betrachtung der grundlegenden Problematik eines derartigen Projekts über das Staunen ob solcher Leistungen nicht in den Hintergrund treten lassen.

1. Die Geschichte und Bedeutung der Frauenkirche

Der 1945 zerstörten Frauenkirche ging ein mittelalterlicher, vermutlich aus dem 11. Jahrhundert stammender, in späteren Zeiten vielfach modifizierter Vorgängerbau voraus, der ab 1727 wegen Baufälligkeit abgetragen wurde. Bauherr der neuen Frauenkirche war von Baubeginn an bis zur Vollendung 1743 – da es sich um eine städtische Pfarrkirche handelte – der Rat der Stadt Dresden, und nicht der König und die am Hof tätigen Architekten. Der Rat der Stadt beauftragte den in seinem Dienst stehenden Ratszimmermeister George Bähr (1666–1738) im April 1722 mit den Entwürfen und überantwortete Bähr 1726 nach Abschluß der Planungsphase und der Grundsteinlegung schließlich auch die Leitung des Baues. Der – nicht zuletzt durch finanzielle Zuschüsse vom Hof – dennoch in den Neubau der Frauenkirche involvierte Sachsenkönig August der Starke (1670–1733) war nicht so sehr an der Nutzung des geplanten Neubaus als Kirchenraum interessiert. Ihn interessierte die Gestalt der Frauenkirche in erster Linie vielmehr hinsichtlich der architektonischen und städtebaulichen Ausgestaltung und Entwicklung seiner Residenzstadt Dresden als »Gesamtkunstwerk«. Der Neubau der Frauenkirche sollte mit seiner repräsentativen Kuppel wie kein anderer das Elbpanorama der Stadt prägen, und Augusts Traum verwirklichen helfen, seine Residenzstadt gleichwertig neben andere kuppelgekrönte Metropolen Europas wie Rom, Florenz, Venedig und London zu stellen. Die Elbe sollte mit den sie prägenden Bauwerken zu einem »deutschen Canale Grande« werden, die Residenzstadt Dresden zu einem Venedig (oder Florenz) des Nordens, »die Frauenkirche als eine Dresdner Form der venezianischen Santa Maria della Salute mag dazu beigetragen haben«.¹

Als Bauplatz für den Neubau war der durch die umgebende, mittelalterlich geprägte Bebauung sehr eingeengte Standort der alten Frauenkirche (nordöstlich des Neumarkts) übernommen worden. Dies bedeutet, daß Bähr für seine Neuplanung und deren Ausrichtung und Dimensionen an die gewachsene städtebauliche Situation, an das bestehende Straßennetz, an die existierenden Straßenfluchten und Häuserzeilen, gebunden war. Durch Unklarheiten bezüglich der Geldbeschaffung und der Grundstücksfrage ergab sich eine Verzögerung des ursprünglich geplanten Baubeginns um vier Jahre. Der 1726 begonnene Bau wurde dann aber um so schneller vorangetrieben, so daß die Frauenkirche nach einer nur siebenjährigen Bauzeit (bereits 1732 war das Bauwerk schon bis zum Kuppelansatz fertiggestellt, 1735 gab es die erste Weihe und Nutzung der noch unfertigen Kirche) schließlich 1743, fünf Jahre nach dem Tod Bährs 1738, mit dem Aufsetzen der Laterne vollendet werden konnte.

Bähr hat in seinen Plänen für die Frauenkirche alte protestantische Bautraditionen aufgegriffen. Wichtigstes Ziel Bährs war es, den Bau der neuen Frauenkirche den spe-

¹ I. Roßberg, Die Frauenkirche und die Dresdner Innenstadtplanung, in: Dresdner Hefte, hrsg. vom Dresdner Geschichtsverein e.V., 10. Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 63.



Abb. 1: Die von George Bähr ab 1726 erbaute Frauenkirche auf dem Dresdner Neumarkt (Photo: Deutsche Fotothek 7606 [Großmann]; Quelle: Peter Müller: Die Frauenkirche in Dresden, 1994, Seite 31).

zifischen Bedürfnissen des protestantischen Gottesdienstes so gut wie möglich anzupassen. So entwarf er den Neubau als einen aus der altchristlich-byzantinischen Tradition stammenden Zentralraum, der gerade im protestantischen Kirchenbau dem Ideal einer Predigtkirche am ehesten entgegenkam. Hier, wo Wort (Predigt) und Gesang eine größere Rolle als bei der katholischen, auf das Sakrament ausgerichteten Liturgie spielen, war nicht der basilikale Weggedanke der Katholiken oberstes Gestaltungsprinzip der Kirche, so daß gerade der Zentralraumgedanke hier als Ideal angesehen wurde, dessen grundlegende Idee es – den Prinzipien der lutherischen Liturgie und der reformatorischen Neubesinnung entsprechend – war, die Gemeinde dem Prediger näherzubringen, damit alle gleich gut hören und sehen können. Das »Heranführen« der Gemeinde an den Prediger war im Zentralraum, in dessen Mittelpunkt der Pastor stehen konnte, auf ideale Weise zu erreichen, insbesondere wenn – wie im Fall von Bährs Frauenkirche – Emporen (auch mehrere übereinander angeordnet) dafür sorgen, eine große Menschenmenge gleichzeitig aufnehmen zu können. Die schon in den kleineren Bauten Bährs vorgeprägte Zentralbauform ist somit »Konsequenz des funktionell im protestantischen Gottesdienst begründeten Bestrebens, die Gemeinde möglichst eng um den Prediger zu versammeln.«²

Bähr plante und verwirklichte einen monumentalen, gerichteten, überkuppelten Zentralraum, der auf einer symbolischen Kreuzform als Grundriß basiert. Den Binnenraum des Baus umgeben Emporengeschosse (fünf Obergeschosse mit Emporenhängen aus Holz), die notwendig waren, um die zunehmende Zahl der Gläubigen beim Gottesdienst aufnehmen zu können. Durch die Chorlösung und die Altarstellung im Osten erhielt der Zentralraum Bährs eine Richtung. An den Binnenraum sind vier Eck-Treppentürme angefügt, die dem Gebäude seine charakteristische Prägung geben. Bekrönt wird der Bau durch eine zunächst als Holzkonstruktion geplante, dann aber von Bähr eigenmächtig in Sandstein ausgeführte, konkav anlaufende, steile Kuppel, die in der Literatur – begrifflich auf Wilhelm Pinder rekurrend – mit dem Terminus »steinerne Glocke« bezeichnet wird.

Bähr drängte auf eine Ausführung der Kuppel in Stein, weil es sein Wille war, daß seine Kirche »von Grund auf bis oben hinauf gleichsam nur ein einziger Stein« sein solle. Dadurch erreichte Bähr ein Verschmelzen von Unterbau und Kuppel und eine damit einhergehende Verschleierung der konstruktiven Verhältnisse. Konsequenz der Ausführung der steinernen, in die Höhe gestreckten Kuppel waren zahlreiche statische Probleme. Die schwere steinerne Kuppel lastete zu schwer auf der mehrfach überlasteten Tragekonstruktion darunter, auf der sie durch einen Konstruktionsfehler Bährs fast ausschließlich ruhte. Diese konstruktiven Mängel führten in der Folgezeit zu weitreichenden Problemen: Erhebliche Schäden an der architektonischen Sub-

² W. May, Raumstruktur und Bauform der Dresdner Frauenkirche, in: *Dresdner Hefte*, 10. Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 19.



Abb. 2: Die herausragende Bedeutung der Frauenkirche für die weltberühmte Dresdner Stadtsilhouette. Aufnahme von 1938 (Photo: Deutsche Fotothek 312 139 [Hahn]; Quelle: Peter Müller: *Die Frauenkirche in Dresden*, 1994, Seite 75).

stanz, wie beispielsweise Risse im Mauerwerk, machten immer wieder Ausbesserungsarbeiten notwendig.

1938 wurde die Frauenkirche aufgrund dieser statischen Probleme baupolizeilich geschlossen. Noch bis kurz vor ihrer Zerstörung wurde die Kirche restauriert und Ende 1942 wieder feierlich eingeweiht, nachdem es in mühevollen Restaurierungsarbeiten gelungen war, die seit langem beobachteten Bewegungen im Bauwerk durch konstruktive Sicherungsmaßnahmen zu stabilisieren. Trotz aller konstruktionstechnischen Schwierigkeiten war es gerade die Kuppel, die fortan den Ruhm der Frauenkirche ausmachte und das Elbpanorama Dresdens dominierend mitbestimmte. Durch die Kuppel hat Bähr »sein Werk [...] in die Reihe der großen europäischen Kuppelbauten [gestellt]«,³ der sogenannte »Petersdom der Reformation« wurde fortan in einem Atemzug mit der Brunelleschi-Kuppel in Florenz, der Michelangelo-Kuppel in Rom, der Kuppel des Pariser Invalidendoms, der Londoner St. Pauls-Cathedral, der Hagia Sophia in Konstantinopel/Istanbul und der Longhena-Kuppel von Santa Maria della Salute in Venedig genannt.

Die unter George Bähr 1726–1743 erbaute Frauenkirche galt einerseits als bedeutendste und monumentalste, zudem prototypische Leistung und zugleich Höhepunkt (Cornelius Gurlitt) des protestantischen Kirchenbaus, als bedeutendster protestantischer Kirchenbau nördlich der Alpen, gar als der weltweit bedeutendste

³ W. May (s. A 2), S. 22..

Sakralbau des Protestantismus sowie andererseits, ihre Novität und Singularität in der Baugeschichte heraushebend, aufgrund der einzigartigen Glockenform der Kuppel als ein architektonisches Werk von Weltrang. Zudem hatte die Kuppel des Gebäudes eine herausragende und repräsentative Bedeutung für das Stadtbild: Vor ihrer Zerstörung war die Frauenkirche die beherrschende, wahrzeichenhafte Dominante im Stadtbild, die auf allen Darstellungen des weltberühmten Dresdner Elbpanoramas figuriert wurde: »Als in den Jahren zwischen 1730 und 1736 die Steinkuppel der Frauenkirche über den Dächern und Festungswällen Dresdens emporwuchs, erhielt das Bild der sächsischen Residenz seinen bedeutendsten, seinen prägenden Akzent«.⁴

Die herausragende Bedeutung der Frauenkirche wird durch zahlreiche Reminiszenzen in der bildenden Kunst dokumentiert, insbesondere auch durch die Beachtung, die die Dresdner Frauenkirche in der Malerei fand: »Von der großen Faszination, die dieses einzigartige Architekturmotiv auf Maler und Zeichner stets ausgeübt hat, zeugt eine kaum zu überschauende Fülle bildlicher Darstellungen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Gegenwart«.⁵ Eins der prominentesten Gemälde, das die Frauenkirche in ihrem damaligen architektonischen Umfeld zeigt, ist wohl unbestritten die von 1748 datierte, im Auftrag von August III. entstandene Stadtansicht »Dresden vom rechten Elbufer unterhalb der Augustusbrücke« des Dresdner Hofmalers Bernardo Belotto, genannt Canaletto (1720–1780), das sich in der Dresdner Gemäldegalerie befindet. Andere, topographisch exakte, äußerst präzise Veduten vom gleichen Künstler, die den Bau der Frauenkirche zum Mittelpunkt der Darstellung Dresdens machen, stehen am Anfang einer ganzen Reihe von Gemälden unterschiedlichsten künstlerischen Ranges. Immer wieder widmeten sich Künstler dem Motiv Frauenkirche, zu nennen wären hier etwa Künstler wie Caspar David Friedrich, Johann Christian Clausen Dahl, Adolph Menzel und Ernst Ludwig Kirchner. Diese Gemälde belegen ebenso wie die zahlreichen historischen Photographien, die vor 1945 aufgenommen worden sind, die stadtbildprägende Wirkung der Frauenkirche.

1945 wurde das Denkmal Frauenkirche zerstört und ist damit unwiederbringlich untergegangen. Die englische Luftwaffe flog – nachdem die militärischen Angriffsziele im Rahmen des sich immer mehr zuspitzenden Kriegsgeschehens durch nichtmilitärische ergänzt worden waren – systematische Großangriffe auf zahlreiche deutsche Großstädte. Nachdem bereits Hamburg, Berlin und Köln durch die verstärkten systematischen Bombenangriffe schwer getroffen worden waren und lediglich noch Trümmerfeldern glichen, wurde schließlich auch Dresden Ziel der Bom-

⁴ H.-J. Neidhardt, Die Frauenkirche in der bildenden Kunst, in: Dresdner Hefte, 10. Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 55.

⁵ M. Gretzschel, Die Dresdner Frauenkirche, Hamburg 1995, S. 184.



Abb. 3: Die Ruine der Frauenkirche als Mahnmahl mit dem Denkmal Martin Luthers im Vordergrund Photo: Europa-Photo, Berlin; Quelle: Matthias Gretzschel: Die Dresdner Frauenkirche 1995, Seite 25).

benangriffe. Der deutsch-englische Luftkrieg eskalierte, als die deutsche Luftwaffe im November 1940 Angriffe auf die englische Stadt Coventry, den Standort der englischen Flugzeugindustrie, flog und im Rahmen dieser Angriffe auch Wohngebiete zerstörte, Zivilbevölkerung traf und zudem die Kathedrale von Coventry zerstörte. Als Vergeltungsmaßnahme für den Angriff auf Coventry flog die englische Luftwaffe unter dem Oberbefehlshaber der englischen Bomberverbände, Sir Arthur Harris, in der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1945 einen vernichtenden Großangriff auf das bis zu diesem Zeitpunkt unzerstörte Dresden. Dieser Angriff galt – nicht zuletzt, um die Moral der deutschen Bevölkerung zu treffen – alleine nichtmilitärischen Zielen: den Baudenkmalen, der Wohnbebauung und der Zivilbevölkerung. Diese eine Nacht verwandelte die weltbekannte deutsche Kulturmetropole Dresden, insbesondere durch Flächenbombardements der Altstadt und einen dadurch verursachten Großbrand, in ein einziges Trümmerfeld, wobei sowohl das Residenzschloß, die Hofkirche und die Semperoper als die Glanzpunkte des alten Dresden weitgehend zerstört worden sind.

Die Frauenkirche widerstand den Bombenangriffen und blieb zunächst inmitten des brennenden Dresdner Trümmerfeldes stehen. Diese Dauerhaftigkeit wurde von der Bevölkerung als »Zeichen der Hoffnung und Ermutigung« interpretiert. Erst, als die hölzerne Innenausstattung – aufgrund nur unzureichend durchgeführter Luftschutzmaßnahmen – durch den Feuersturm in Flammen aufging, stürzte die Kirche am 15. Februar 1945 in sich zusammen. Der Dichter Erhart Kästner (1904–1974) äußerte im Angesicht der Trümmer der Frauenkirche: »Jede Zeit schafft sich eben den Ausdruck ihres inneren Zustandes.«⁶

2. Die Ruine der Frauenkirche nach 1945 und zur Zeit der DDR

Nach der Totalvernichtung der Frauenkirche – wie auch von 65% der Dresdner Altstadt – im Februar 1945 nimmt noch im August des gleichen Jahres eine von der Landesverwaltung Sachsen eingesetzte »Kommission für Bergung und Wiederaufbau« ihre Arbeit auf und sichtet und überprüft im Zuge ihrer Tätigkeit auch die Ruine der Frauenkirche, wo bereits im März 1945 die ersten Bergungsarbeiten durchgeführt worden waren. Aufgabe der Kommission war es unter anderem, zunächst rein bautechnische Erkenntnisse über die Möglichkeit des Wiederaufbaus der Kirche zu erlangen. Zu Zwecken dieser Voruntersuchung war zumindest eine Teilentrümmerung der Ruine notwendig. In der Folgezeit (1948/49) wurden etwa 600 m³ Trümmermasse systematisch abgeräumt und das noch vorhandene, wiederverwendbare Steinmaterial wissenschaftlich inventarisiert und auf einem gesonderten Platz gelagert. Als Ergebnis dieser Untersuchungen der Ruine kam man zu dem Schluß, daß der Wiederaufbau der Kirche in der alten Form und unter Verwendung eines Teils der aus den Trümmern zu bergenden alten Steine in »archäologischer Rekonstruktion« geschehen sollte.

Unmittelbar nach Kriegsende war also die Rekonstruktion der Frauenkirche zunächst selbstverständliches und vom Landesamt für Denkmalpflege artikuliertes Ziel, etwa vergleichbar mit der Wiedererrichtung der zerstörten romanischen Kirchen in Köln. Mit der Gründung der DDR änderte sich dies noch nicht sofort, auch in der jungen DDR wurde von staatlicher Seite durchaus noch positiv von einem Wiederaufbau der Frauenkirche gesprochen. Das Landesamt für Denkmalpflege befürwortete eine »archäologische Rekonstruktion« des zerstörten Bauwerkes (also einen Wiederaufbau unter weitmöglichster Benutzung des historischen Steinmaterials). Eine sofortige Rekonstruktion scheiterte allerdings an fehlenden finanziellen Mitteln. Erst später, seit Ende der fünfziger Jahre, zeichnet sich gegenüber den Plänen zum Wiederaufbau des Bauwerkes ein Wandel ab, als die SED die Rekonstruktion zum Tabu machte. Der Wille, Neues zu schaffen, unübersehbare Symbole des sozialistischen Aufbaus im Stadtbild und im Dresdner Elbpanorama (Aufmarschplätze, neue Höhen-

⁶ Zit. nach M. Gretzschel (s. A 5), S. 120.

dominanten und einen »Kulturpalast« nach sowjetischem, stalinistischem Vorbild) zu etablieren, rückte gegenüber einer Beibehaltung, beziehungsweise Wiederherstellung des barocken, höfischen Dresdens, also eines unbedingten Anknüpfens an die bauliche Vergangenheit der Stadt immer mehr in den Vordergrund. Die Errungenschaften des Sozialismus und nicht die baulichen Manifestationen des »alten« Dresdens sollten fortan die wichtigsten Dominanten im Stadtbild des »neuen« Dresdens werden. In dieser Konsequenz wurde dann zeitweise nicht nur der Wiederaufbau des Gebäudes abgelehnt, sondern auch die Erhaltung der Ruine zur Disposition gestellt, die jetzt dem angestrebten stalinistischen Neubaukonzept für das Dresdner Stadtzentrum im Wege stand. Es konnte jedoch erfolgreich verhindert werden, daß die Ruine von der SED aus ideologischen Gründen beseitigt und die Trümmer vollständig abgeräumt wurden.

»Für den Wiederaufbau der Frauenkirche gab es zur Zeit der Deutschen Demokratischen Republik (1949–1990) keine ernsthaften Aussichten. Einmal, weil die Kräfte und die Geldmittel dafür fehlten, und zweitens, weil die Regierung der DDR ein solches Verfahren ausdrücklich nicht unterstützte.«⁷ In den Bebauungsplänen der späten fünfziger Jahre war die Frauenkirche nur noch als Ruine vorgesehen, eine Wiederherstellung der Neumarktbebauung in den alten historischen Fluchtlinien und mit der prägenden kleinteiligen Bebauung aufgegeben worden; teilweise verschwand sogar die Ruine aus den Bebauungsplänen, da sie als Manifestation einer abgelehnten Zeit nicht ins Konzept realsozialistischer Städteplanung und Aufbaupolitik paßte. Der Wiederaufbau der Frauenkirche hätte dem erklärten Ziel widersprochen, aus Dresden eine sozialistische Musterstadt sowjetischen Vorbilds machen zu wollen. Nicht die Türme sakraler Bauten aus vergangenen Zeiten, sondern sozialistische Hochhäuser sollten die Silhouette des von der SED geplanten »neuen Dresdens« bestimmen. »Im Generalbebauungsplan von 1967 tauchte die Ruine der Frauenkirche wieder auf. Damit deutete sich an, daß sich die Zeit der ideologischen Sprengmeister endlich ihrem Ende näherte.«⁸

1966 entschloß man sich im Dresdner Stadtrat dazu, die Ruine weiterhin zu erhalten und als Mahnmal zu gestalten, indem man das um 1885 geschaffene Lutherdenkmal von Adolph von Donndorf und Ernst Rietschel wieder vor den Überresten der ehemaligen Kirche aufstellte. Erst in den achtziger Jahren wurde die Möglichkeit des originalgetreuen Wiederaufbaus der Frauenkirche erneut zur Diskussion gestellt, doch kamen diese Vorschläge nie auf die Ebene offizieller Planung und hatten bis zum Ende der DDR keinerlei Realisierungschancen. In den sechziger Jahren wurde die Ruine der Frauenkirche aufgrund des Stadtratbeschlusses soweit gesichert, daß Ge-

⁷ P. Müller, Die Frauenkirche in Dresden. Baugeschichte, Vergleiche, Restaurierungen, Zerstörung, Wiederaufbau, Köln/Weimar, S. 112.

⁸ M. Gretzschel (s. A 6), S. 233.

fahren durch herabstürzende Steine ausgeschlossen werden konnten. 1967 wurde am stehengebliebenen Treppenturm E eine Gedenktafel angebracht, auf der die Erbauungsdaten der Kirche 1726–43, der Name des Architekten George Bähr, sowie das Datum der Zerstörung des Bauwerks am 13. Februar 1945 verzeichnet waren. Die Ruine der Frauenkirche hatte somit durch die Stiftung des Mahnmals eine neue Bedeutungsschicht erlangt, die bis zu Beginn der Wiederaufbauarbeiten Gültigkeit hatte.

Die mahnende Ausstrahlung der Ruine galt mit ihrer stummen, anklagenden Sprache als sinnfälliges Zeichen für die Schrecken und die Absurditäten des Krieges: »Frei im Raum der von Ruinen beräumten Innenstadt standen die Reste der Frauenkirche weithin sichtbar als Klage gegen Krieg und Gewalt, ein Bild, das jeden Besucher tief bewegte. Der Augenblick nach dem Einsturz der Kirche schien im Bild gebannt.«⁹ »Die Ruine, deren geschwärzte Mauerstümpfe wie eine stumme Anklage in den Himmel ragten, wirkte als versteinerte Momentaufnahme ihrer Zerstörung und war zugleich das Sinnbild für den Untergang Dresdens in der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1945. Keine andere deutsche Kriegsrüine hatte diese einzigartige symbolische Kraft, die die Absurdität von Krieg und Gewalt so bedrückend vor Augen führte.«¹⁰

Das Mahnmal trug zunächst in den sechziger und siebziger Jahren deutlich propagandistisch-ideologische Züge, die Ruine der Frauenkirche wurde von der DDR-Führung als offizielle Mahnstätte instrumentalisiert, entwickelte sich jedoch nach und nach – insbesondere im Zusammenhang mit der beginnenden Friedensbewegung der achtziger Jahre – zum gegenteiligen Symbol des schweigenden Protestes und schließlich des schweigenden Aufbegehrens gegen das SED-Regime. Hier an der Ruine der Frauenkirche ereignete sich – mitten im kalten Krieg – die Geburtsstunde der Friedens- und Bürgerrechtsbewegung in der DDR: Evangelische Jugendliche haben am 13. Februar 1982 zu einer illegalen Friedensdemonstration vor der Dresdner Ruine aufgerufen, 400 Menschen kamen diesem Aufruf nach: »Die ersten Kerzen der Friedens- und Bürgerrechtsbewegung wurden hier in Dresden angezündet.«¹¹ Durch diese erste Demonstration wurde das Dresdner Mahnmal schnell zum Symbol des Einsatzes für Bürger- und Menschenrechte: »Junge Menschen empfanden die symbolische Kraft der klagenden Trümmersteine, als sie sich am 13. Februar 1982 aus der kirchlichen Friedensbewegung heraus zu einer Demonstration vor der Kirchenruine anschickten, um für einen Frieden einzutreten, der anders aussehen sollte, als der von der Staatsgewalt verordnete Friede.«¹² So entwickelte sich die Versammlung zur friedlichen Demonstration schnell zur Tradition, denn von Jahr zu Jahr fanden vor der

⁹ H. Nadler, Der Erhalt der Ruine der Frauenkirche nach 1945, in: *Dresdner Hefte*, 10. Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 34.

¹⁰ M. Gretzschel (s. A 6), S. 27.

¹¹ M. Gretzschel (s. A 6), S. 22.

¹² K. Blaschke, Die Frauenkirche in der Dresdner Kirchengeschichte, in: *Dresdner Hefte*, 10. Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 47.

Ruine der Frauenkirche am 13. Februar größere Protestdemonstrationen statt, die auch in den Jahren nach der politischen Wende der DDR 1989 noch als Friedens-Demonstrationen fortgeführt wurden. Diese Inanspruchnahme des Symbols Frauenkirche von den Demonstrierenden und Protestierenden zur Zeit der DDR wurde von den Befürwortern eines Wiederaufbaus der Frauenkirche im nachhinein so zu (miß)interpretieren versucht, daß das Bestreben der DDR-Bürgerrechtler, die für Frieden, Abrüstung und Menschenrechte auf die Straße gegangen sind, zumindest sekundär auch auf eine Wiedererrichtung der Frauenkirche abgezielt habe. Dabei war doch gerade das Bestehen der eindrucksvollen Mahnmalruine, die manifest gewordene Erinnerung an Krieg und Zerstörung, der Grund dafür, daß sich hier an diesem Ort die Demonstrationen für Frieden und Freiheit, gegen Unterdrückung, gegen Aufrüstung und gegen Krieg formiert haben, nicht aber die Sehnsucht nach einem Wiedererstehen der Frauenkirche. Mit der Enttrümmerung der Ruine und dem Beginn der Wiederaufbauarbeiten wurde somit eins der wichtigsten deutschen Anti-Kriegs-Mahnmale ausgelöscht.

3. Die Re-Inszenierung der Frauenkirche

Nach umfangreichen Vorarbeiten und Planungen begann am 12. Februar 1993 offiziell der Wiederaufbau der Frauenkirche, der im Jahr 2006, dem Jahr der 800-Jahr-Feier Dresdens, abgeschlossen sein soll. Am 20. Februar 1992 ist in der Dresdner Stadtverordnetenversammlung endgültig beschlossen worden, die Frauenkirche unter der Bauherrschaft der 1991 gegründeten »Stiftung Frauenkirche Dresden e.V.« wiederaufzubauen. Noch vor der Vereinigung der beiden deutschen Staaten, aber nach der politischen Wende in der DDR, trat – durch die neu erlangte Meinungsfreiheit ermöglicht – die »Bürgerinitiative für den Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche« um den Musiker Ludwig Güttler und den Denkmalpfleger Heinrich Magirius im Februar 1990 erstmals an die Öffentlichkeit, indem sie einen Spendenaufruf, den sogenannten »Ruf aus Dresden« formulierte und damit weit über Dresden kontroverse Diskussionen um dieses prominente Wiederaufbauprojekt auslöste. Im »Ruf aus Dresden« wurde – auf eine angemessene argumentative Untermauerung weitgehend verzichtend – die Behauptung aufgestellt, daß der weitere Verfall der Ruine nicht aufzuhalten sei, daß ihre Sicherung und Erhaltung umfangreichere bauliche und finanzielle Anstrengungen erfordern würde. Dieses Argument wird schon dadurch ad absurdum geführt, daß natürlich die (verhältnismäßig geringeren) baulichen und finanziellen Aufwendungen, die für eine weitere Erhaltung der Ruine als Mahnmal notwendig geworden wären, in keinem Verhältnis zu den jetzt notwendigen »baulichen Anstrengungen« und finanziellen Aufwendungen für den Wiederaufbau (die Nettobausumme wird momentan auf 250 Millionen DM geschätzt) gestanden hätten.

Während sich in Dresden die pro- und contra-Stimmen in etwa die Waage hielten, und sich die institutionalisierte Dresdner Denkmalpflege fast geschlossen hinter die Wiederaufbauinitiative stellte, wurde gerade aus westdeutschen Fachkreisen, die das Rekonstruktionsprojekt fast einhellig ablehnten, mit zunehmender Intensität vor dem Wiederaufbau der Frauenkirche als Akt eines »stadtästhetischen Mummenschanzes« gewarnt. Dies war auch der Grundtenor in den bundesdeutschen Feuilletons, stellvertretend sei hier Manfred Sack, der Architekturkritiker der »Zeit«, zitiert: »Was in Dresden unter den inzwischen nötigen Spendenappellen des Trompeters Ludwig Güttler entstehen wird [...], ist die frivole Repetition eines historischen Ereignisses, mit der sein Schicksal korrigiert wird, seine Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. Die große Ruine der Frauenkirche, das ausdrucksvollste, ergreifendste Mahnmal, das der fürchterlichste aller Kriege hinterlassen hat, wird ersetzt durch ein Trugbild, das die ästhetische Tortur von heute in eine ästhetische Wohltat von morgen zurückverwandeln soll. Die bildlichste, dabei malerischste Verkörperung des Grauens – aus den Augen, aus dem Sinn, als wäre nichts geschehen.«¹³

Die Kontroversen um den angestrebten Wiederaufbau der Frauenkirche wurden schnell zur grundsätzlichen denkmalpflegerischen Methodendiskussion ausgeweitet: Die Frage, ob die Rekonstruktion eines seit Jahrzehnten verschwundenen Baudenkmalms ein zu verantwortender Akt der Denkmalpflege sein kann oder nicht, wurde – wie es die Redaktion »Deutsche Kunst und Denkmalpflege« formulierte – »mit wachsender Leidenschaft [diskutiert], wie wohl kein anderes Problem seit dem Streit um den Aufbau der Heidelberger Schloßruine 1905.«¹⁴ Der Rat der Denkmalpfleger an die Verantwortlichen in Dresden lief auf den Appell hinaus, mit einem Verzicht auf den – finanziell und technologisch – unbestreitbar möglichen Wiederaufbau der Frauenkirche ein positives Zeichen für die Zukunft zu setzen und eine Chance für eine innovative zeitgenössische Architektur an dieser Stelle – und die Chance zum Überlegen und Nachdenken – zumindest offen zu halten, und sich nicht überstürzt in eine Rekonstruktion zu flüchten: »Dresden ist bereits im fünften Jahrzehnt ohne die dominante Frauenkirche Dresden und wird Dresden bleiben! [...] Deshalb gilt es, zugunsten anderer Werte und zugunsten markanter Akzente durch zeitgenössische Architektur auf das städtebaulich-künstlerische non plus ultra Frauenkirche zu verzichten.«¹⁵

Von seiten der zuständigen Evangelischen Landeskirche wurde ganz im Gegensatz zur Dresdner Wiederaufbaulobby zunächst keinerlei Bedarf und sogar strikte Ablehnung signalisiert, ein Gotteshaus ohne dazugehörige Gemeinde als Attrappe wiederzuerrichten. Es wurde keine Notwendigkeit gesehen, sich in der heutigen Zeit in

¹³ Zit. nach M. Gretzschel (s. A 6), S. 43–44.

¹⁴ In: *Deutsche Kunst und Denkmalpflege*, 49. Jg., Heft 1/1991, S. 79.

¹⁵ U. Böhme, o.T. (Meinungsstreit: Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche oder Erhaltung der Ruine als Denkmal?), in: *Deutsche Kunst und Denkmalpflege*, 49. Jg., Heft 1/1991, S. 87.

einem triumphierenden Bau der Frauenkirche, der mit erheblichem finanziellen Aufwand repliziert werden müßte, zu repräsentieren. In einer Stellungnahme des Evangelisch-Lutherischen Landeskirchenamtes Sachsen hieß es diesbezüglich: »Ein Gebäude wie die ehrwürdige Frauenkirche entspricht nach Auffassung des Landeskirchenamtes nicht dem heutigen Wesen von Kirche. Es würde unserem Selbstverständnis von Kirche widersprechen, wenn ein dreistelliger Millionenbetrag für den Wiederaufbau zur Verfügung gestellt würde, während Millionen Menschen in der Zweidrittelwelt leiden oder gar verhungern.«¹⁶ Die Ablehnung der evangelischen Kirche war gerade auch in der Tatsache begründet, daß die wiederaufgebaute Frauenkirche in erster Linie als repräsentativer Raum für Konzerte und Veranstaltungen geplant ist, und die Nutzung als Gotteshaus, als das es vorgeblich re-inszeniert wird, nicht im Vordergrund stehen wird. Die evangelische Kirche hat ihre Meinung aber kurz darauf revidiert und ihre ablehnende Haltung gegenüber einem Wiederaufbau aufgegeben, so daß der soziale Friede in Dresden diesbezüglich wieder hergestellt worden war. Nach diesem Einlenken rief die Bürgerinitiative mit zahlreichen Appellen nachdrücklich zu Spenden für den Wiederaufbau der Frauenkirche auf. Durch den Verkauf von Stifterbriefen durch die »Dresdner Bank« und durch die Aktion »Ein Stein für die Frauenkirche«, mit der die »Adoption« eines Originalsteins möglich wurde.

Wenn so auch die finanzielle und emotionelle Zuwendung zum Dresdner Wiederaufbauprojekt wuchs, so wurden die Argumente, die den hauptsächlich aus dem Kreis der Denkmalpflege kommenden Gegnern des Projekts entgegengehalten wurden, nicht gerade überzeugender, wenn etwa wiederholt in einem circulus vitiosus »argumentiert« wurde, daß man die Frauenkirche wiederaufbauen wird, weil man sie wiederaufbauen muß, weil man sie wiederaufbauen will. Jeder sachlich vorgetragene Einwand der Projektgegner wurde somit in der Regel mit dem emotionalen Insistieren auf der einmal getroffenen Willenserklärung zurückgewiesen, wie etwa hier im »Ruf aus Dresden«: »Wir wissen auch, daß Neubauten und Erhaltung von Altbauten angesichts des Zerfalls vieler Gebäude notwendiger sind als der Aufbau der Frauenkirche. Dennoch: Wir wollen uns nicht damit abfinden, daß dieses einmalige und großartige Bauwerk Ruine bleiben soll oder gar abgetragen wird [...] 45 Jahre nach ihrer Zerstörung ist auch für uns die Zeit herangereift, die Frauenkirche als einen verpflichtenden Besitz der europäischen Kultur wiedererstehen zu lassen.«¹⁷

Im März 1990 wurde auf die Initiative Güttlers von der Bürgervereinigung die »Gesellschaft zur Förderung des Wiederaufbaus der Frauenkirche Dresden e.V.« gegründet, die zum Zweck des Wiederaufbauvorhabens wiederum eine Stiftung gründete. Nachdem der Rat der Stadt Dresden im Februar dem Wiederaufbau der Frauenkirche zugestimmt hatte, wurde am 12. Februar 1993 mit der Entrümmerung des Ruinen-

¹⁶ Zit. nach M. Gretzschel (s. A 6), S. 37.

¹⁷ Zit. nach M. Gretzschel (s. A 6), S. 33 ff.

bergs begonnen, die erst nach einer Zeit von 15 Monaten abgeschlossen werden konnte. Am 27. Mai 1994 wurde dann offiziell mit dem Wiederaufbau begonnen, der Festakt zum Baubeginn wurde unter Anwesenheit des sächsischen Ministerpräsidenten Kurt Biedenkopf zelebriert. Die Bauherrschaft des Wiederaufbaus hat die 1991 gegründete »Stiftung Frauenkirche Dresden e.V.« übernommen, die auch die geschätzten Nettobaukosten von 250 Millionen Mark durch Spenden aufbringen will. Bis zum Jahr 2000 soll der Neubau bereits bis zur Höhe des Kranzgesimses (einschließlich der gewölbten Innenkuppel) hochgezogen, bis zum Jahr 2006, so die Planungen, soll die Frauenkirche mitsamt der Innenraumgestaltung zum Dresdner Stadtjubiläum wiederaufgebaut sein. Die aufwendigen Rekonstruktionsarbeiten basieren auf umfangreich überlieferten Plan- und Messungsmaterialien, zeichnerischen Unterlagen, Grund- und Aufrissen, die während der Sanierung und Instandsetzung der Frauenkirche in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (1924–1943) zusammengetragen wurden und den Krieg überdauert haben. Aber auch Planunterlagen aus der Nachkriegszeit, insbesondere die dokumentarischen Arbeiten des Architekten Arno Kiesling wurden zum Wiederaufbau, der unter der Verwendung der stehengebliebenen Ruinenteile und des erhaltenen, nutzbaren Trümmergesteins erfolgen soll, herangezogen. Alle Arbeiten werden vom Sächsischen Landesamt für Denkmalpflege begleitet und überwacht.

Für die Rekonstruktionsarbeiten (in erster Linie aber gerade auch für Werbezwecke) wurden auch auf die Möglichkeiten der »virtual reality« des Computerzeitalters zurückgegriffen. Die Firma IBM entwickelte aufwendige Computeranimationen und Computermodelle, und investierte dafür Kosten von 1,5 Millionen DM. Das IBM-Projekt macht durch perfekte Computersimulationen mit der Visualisierung der Baupläne auch die räumliche Dimension – sowohl der Außen-, als auch der Innenansicht des entstehenden Bauwerkes – (samt Lichteinfall und der Wahl verschiedenster Perspektiven) mit Hilfe eines Cyberspace-Equipments erlebbar: »Mit Hilfe von komplizierten Zusatzgeräten [...] kann der Betrachter sogar den Innenraum der Kirche betreten und sich ein räumliches Erlebnis verschaffen. Er kann den Innenraum durchschreiten und sich beliebig nach links oder rechts wenden. Dementsprechend ändern sich dann die Innenansichten. Je nach dem gewählten imaginären Standort ändert sich die Perspektive, aber auch der Lichteinfall von den Fenstern her und demzufolge auch die Schatten.«¹⁸ Nur am Rande sei darauf verwiesen, daß eine derartige kosten- aufwendige Aktion in der gegenwärtigen Zeitstimmung nur für derartige populäre Re-Inszenierungsprojekte denkbar und realisierbar wird, daß der Vision einer modernen architektonischen Lösung an dieser Stelle mit größter Sicherheit die entsprechenden Geldgeber gefehlt hätten, um das projizierte Gebäude in vergleichbar populärer Weise im Vorhinein medien- und publikumswirksam visualisieren zu können.

¹⁸ P. Müller (s. A 7), S. 129.

Der Medienaufwand, mit dem der Wiederaufbau der Frauenkirche in der Öffentlichkeit propagiert und populär gemacht wird, sollte nicht vergessen lassen, wie angreifbar ein solches Projekt aus der Sicht der Denkmalpflege ist und sein muß. Der Terminus der »archäologischen Rekonstruktion«,¹⁹ der im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Frauenkirche schlagwortartig und vermeintlich legitimierend repetiert wird, ist – in Anbetracht einer rationalen Betrachtung des Bauvorhabens – trügerisch, denn die noch aufrecht stehenden ruinösen Bauteile der Frauenkirche machen weniger als zehn Prozent der einstigen Baumasse aus. Dieser Rest, sowie die bei der Enttrümmerung geborgenen, und jetzt – aufgrund von Konstruktionsfragen nur teilweise – wiederzuverwendenden Sandsteine und Bauteile, dienen als Argument dafür, daß es sich hier nicht um einen Neubau nach alten Plänen handle, sondern eben um eine »archäologische Rekonstruktion«, um einen angeblichen »Akt der Rettung der materiellen Substanz«.²⁰ Aus diesen Behauptungen und Begriffsverwirrungen wurde dann die mehr als absurd erscheinende Feststellung abgeleitet, daß die »archäologische Rekonstruktion« das Original wiedererstehen lasse, daß das Resultat des Wiederaufbaus keine Kopie sein wird, sondern die »Wiederherstellung des Originals«.

Diese Behauptung basiert auf der Vorstellung, daß das Denkmal Frauenkirche fünfzig Jahre nach seiner Zerstörung »quasi noch existent ist«.²¹ Da der Bestandteil von Resten der originalen, 1945 untergegangenen Frauenkirche im neu erstehenden Bau jedoch im Endeffekt sehr gering sein wird, muß hier vom denkmalpflegerischen Standpunkt aus ganz eindeutig und unzweifelhaft – trotz aller gegenläufigen Behauptungen – von einem Neubau gesprochen werden, der die Formen der Dresdner Frauenkirche wiederaufgreift und mit Versatzstücken und Originalfragmenten der alten Frauenkirche operiert (um den Schein von Historizität zu wahren), ein Neubau der aber nicht – wie in den Schutzbehauptungen der Re-Inszenierungsbefürworter artikuliert – wieder die originale Frauenkirche sein wird und sein kann. Was hier lediglich entstehen kann, ist die Kopie des nicht mehr erhaltenen und in seiner Authentizität unwiederbringlich verloren gegangenen authentischen Originals. Die heute entstehende Frauenkirche kann sich zwar formal an ihren Vorgängerbau halten, sie kann aber niemals »historisch getreu« und in ihrer materiellen Substanz historisch wahrhaftig sein, sondern sie muß zwangsläufig als Replik angesehen werden, der eine denkmalpflegerische Legitimation eindeutig abgesprochen werden muß.

Da der Neubau der Frauenkirche im Endeffekt nicht denkmalpflegerisch zu legitimieren ist, wurde von den Re-Inszenierungsbefürwortern von Beginn an nach ande-

¹⁹ Siehe dazu H. Magirus, Der archäologische Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche. Eine wissenschaftstheoretische Grundlegung, in: Die Dresdner Frauenkirche. Jb. zu ihrer Geschichte und zu ihrem archäologischen Wiederaufbau, Bd. 1, Weimar 1995, S. 81–84.

²⁰ H. Magirus (s. A 19), S. 83.

²¹ W. Köckeritz, Probleme des archäologischen Wiederaufbaus der Frauenkirche, in: Dresdner Hefte, 10 Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 77.

ren, schlagkräftigeren, glaubwürdigeren und auf fachlicher Seite weniger leicht zu widerlegenden Argumentationen gesucht. Das wohl schlagkräftigste und sicherlich gewichtigste Argument, das in diesem Zusammenhang vorgetragen wurde, betrifft den Aspekt der herausragenden Bedeutung des ehemaligen (»unverzichtbaren«) Wahrzeichens Frauenkirche für das Dresdner Stadtbild und für das Elbpanorama. Es bleibt unbestritten, daß die Frauenkirche als Identifikationsbauwerk, als optischer Kulminationspunkt und »Stadtkrone« des alten Dresden vor ihrer Zerstörung über zweihundert Jahre lang essentielles, spezifisches und dominierendes Bestandteil von einem der großartigsten städtebaulichen Ensembles der Welt war, und daß durch das Verschwinden des Kuppelbaus die Stadtsilhouette im direkten Vergleich zur Zeit vor 1945 lediglich einen Torso darstellt. Heinrich Magirius stellte von daher in seiner Denkschrift fest, daß nur mit dem Wiederaufbau der Frauenkirche die »berühmte Silhouette der Stadt wieder auf das rechte Maß gebracht« werden könne.²²

Im Gegensatz zu dieser Diagnose und den daraus erwachsenden Forderungen nach dem Wiederaufbau der Frauenkirche, wurde durchaus auch die Position vertreten, daß der Aspekt der stadtbildprägenden Wirkung alleine noch keine hinreichende Legitimation darstelle, die Frauenkirche heute rekonstruieren zu dürfen: »Kulturhistorische, ästhetische und städtebaulich-architektonische Argumente sprechen für den Neuaufbau der Frauenkirche. Wer wollte sich diesen verschließen? Aber – ist damit bei aller Würdigung und Toleranz eine hinreichende Begründung für den Neuaufbau gegeben?«²³ Was in Dresden fast gar nicht diskutiert wurde, war die Frage, ob – wenn man den Aspekt der stadtbildprägenden Wirkung als Hauptargument für den Wiederaufbau ansieht – nicht vielmehr auch eine neue stadtbildprägende Dominante, die als originäre und bewußte Architekturschöpfung des 20. Jahrhunderts in der Lage gewesen wäre, ein sinnfälliges Zeichen unserer heutigen Zeit und ein nachdrückliches Bekenntnis zur heutigen Gegenwart zu manifestieren, nicht ebenso als Alternative zur Frauenkirchenreplik denkbar gewesen wäre. Statt dessen trug man mit dem weitgehenden Außerachtlassen einer modernen Alternative zur allgemeinen Bankrotterklärung der zeitgenössischen Architektur bei: »Wird ein moderner Bau, und sei er noch so bedeutend, diese Fernwirkung erreichen können, die die Maler zweier Jahrhunderte seit Canaletto inspiriert hat?«²⁴

Ein weiterer Aspekt, der das Dresdner Re-Inszenierungsprojekt von anderen vergleichbaren Projekten nachhaltig unterscheidet und auf die letztendliche Konsequenz derartiger Projekte verweist, betrifft eine Folgeerscheinung der nun erfolgenden Re-Inszenierung der Frauenkirche, nämlich die daran anschließende, nachgeschobene

²² H. Magirius, o. T. (Meinungsstreit: Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche oder Erhaltung der Ruine als Denkmal?), in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 49. Jg. Heft 1/1991, S. 81.

²³ U. Böhme (s. A 15), S. 87.

²⁴ W. J. Siedler, Plädoyer für einen Wiederaufbau des Berliner Stadtschlosses, in: B. Rolka / K.-D. Wille, Das Berliner Stadtschloß. Geschichte und Zerstörung, Berlin 1993, S. 108.

Forderung, auch die ursprüngliche, 1945 ebenfalls verlorene umgebende Bebauung in historisierenden Formen wiederherstellen zu wollen, ein Problemfeld, auf das an dieser Stelle näher eingegangen werden muß.

Nachdem der Wiederaufbau der Frauenkirche bewilligt und begonnen worden war, stellte man plötzlich – sub specie necessitatis argumentierend – fest, daß die wiedererstehende Frauenkirche ihre Wirkung nur in einem »ihr entsprechenden« Umfeld – quasi nur im Bezugsrahmen einer entsprechenden Bühne – entfalten könne, und daß folglich – um die Einheitlichkeit der Vorkriegszeit wiedererlangen zu können – auch die ursprüngliche, rahmende Neumarktbebauung re-inszeniert werden müsse: »Platz und Kirche bildeten eine nicht mehr voneinander zu trennende Einheit«,²⁵ folglich muß heute auch die entsprechende historisierende Kulisse für die wiedererstehende Frauenkirche wiederholt werden, um den Traum vom alten Dresden »perfekt« zu machen, so, als hätte es den Zweiten Weltkrieg und die Zerstörung der Stadt niemals gegeben. Bezüglich dieser Forderungen mußte sogar – in einem Statement des Dresdner Stadtentwicklungsdezernenten Günter Just – die personifizierte Frauenkirche als Stichwortgeber für eine historisierende Wiedererrichtung des baulichen Umfeldes dienen: »Die im Wiederaufbau befindliche Frauenkirche will (!) nicht als einsames Monument auf weiter Flur dominieren.«²⁶ Der erfolgende Wiederaufbau der Frauenkirche muß insofern also auch im direkten Kontext zur Dresdner Innenstadtplanung und zur zukünftigen Ausgestaltung des Dresdner Neumarkts, und damit auch im Kontext zu den diesbezüglich erhobenen Forderungen gesehen werden. Die gesamte ursprüngliche, die Frauenkirche umgebende und architektonisch rahmende Bebauung des Neumarkts, die ebenfalls bei den Bombenangriffen des 13. Februars 1945 zerstört worden war, müsse – so die Forderungen – zumindest in ihren wichtigsten Dominanten wiederhergestellt und somit die Umgebung dem neu erstehenden Bauwerk angepaßt werden.

Die »Wiederherstellung« der ursprünglichen städtebaulichen Situation wird somit in dieser Konsequenz mit großem Nachdruck gefordert und sogar zur unbedingt notwendigen Maßnahme stilisiert: »Die wiederaufgebaute Frauenkirche muß [...] die ihr gemäße Umgebung zurückerhalten.«²⁷ Das Bestreben, das Neumarktensemble ebenfalls historisierend zu rekonstruieren wird somit als logische Konsequenz aus dem Wiederaufbau der Frauenkirche zu stilisieren versucht, denn oberstes Ziel dieser Bestrebungen ist es, der wiederaufgebauten Frauenkirche »ein ihr entsprechendes Umfeld zu verleihen«. Diese Bestrebungen, die mit dem Schlagwort der »Rückführung«

²⁵ S. Hertzog, Zur Baugeschichte des Neumarktes mit Aspekten des Wiederaufbaus, in: Die Dresdner Frauenkirche. Jb. zu ihrer Geschichte und zu ihrem archäologischen Wiederaufbau, Bd. 1, Weimar 1995, S. 227.

²⁶ G. Just, o. T. (Vorbemerkung »Der Dresdner Neumarkt«), in: Dresdner Hefte, 13. Jg., Heft 44, 4/1995, Dresden 1995, S. 3.

²⁷ H. Magirius, George Bährs Frauenkirche als Mitte der Bürgerstadt Dresden, in: Dresdner Hefte, 10 Jg., Heft 32, 4/1992, Dresden 1994, S. 73.

zu verklären versucht werden, schließen insbesondere die Forderungen mit ein, das Gebiet des vor 1945 von repräsentativen Adelpalais, luxuriösen Hotels (Hôtel de Saxe, Hotel Stadt Berlin, Hotel Stadt Rom) und einfacherer Wohnbebauung (Bürgerhäuser) geprägten Neumarktes wieder – in den Abgrenzungen der alten, traditionellen Parzellenstrukturen und gemäß der historischen Fluchtlinienführung sowie in den Formen der ehemals charakteristischen kleinteiligen Bebauung – neu zu bebauen und die 1945 verloren gegangene städtebauliche Raumstruktur des Neumarktbereiches so als stadträumliche Re-Inszenierung wiedererstehen zu lassen, indem Gebäude wiedererstehen sollen, die seit einem halben Jahrhundert nicht mehr existiert haben. Überlegung hingegen, ob die bestehenden Nachkriegsarchitekturen, die das Dresden der letzten Jahrzehnte geprägt haben und ein konkretes Zeugnis der Nachkriegsgeschichte dieser Stadt sind, nicht als eigenständige, erhaltenswerte Denkmale zu werten sind, die eine sinnfällige Auskunft über die deutsche Nachkriegszeit geben, werden hingegen kaum angestellt oder gehen in der Re-Inszenierungseuphorie unter.

Statt sich auf die Erhaltung der real bestehenden Architektur zu besinnen, träumt man davon, daß bestimmte Bauten historisch getreu rekonstruiert und nachgeschöpft werden sollen (was bei der unzulänglichen bis mangelhaften Quellenlage mehr als schwierig sein dürfte) und als »Leitbauten« für Neubauprojekte fungieren sollen. Die Folge wäre, daß alle hier entstehenden Neubauten strengen Regularien und verbindlich geltenden, detaillierten Vorschriften unterworfen wären, und schon jetzt wird diesbezüglich mit Nachdruck von den Rekonstruktionsbefürwortern gefordert, »in einem derartig sensiblen Gebiet die »städtebauliche Kandare« etwas straffer anzulegen.«²⁸ Bewußt nicht weiter thematisiert wird von den Rekonstruktionsbefürwortern die Tatsache, daß der so wiedererstehende Neumarkt schon alleine aus wirtschaftlichen Gründen eine völlig andere Nutzungsstruktur und damit einhergehend auch eine völlig andere Dimension hätte als der alte: Während der Neumarkt der Vorkriegszeit überwiegend ein Wohnquartier war, würde der neu erstehende Neumarkt aus wirtschaftlichen Interessen zu einem repräsentativen Quartier für den gehobenen Einzelhandel, so daß die rekonstruierten und die phantasierten Fassaden an dieser Stelle letztendlich nichts anderes wären als Kulissen für ein gesteigertes »Einkaufserlebnis«.

Die potentielle technische, anscheinend im hohen Maße verlockende Möglichkeit, an dieser Stelle für den laienhaften Betrachter den Eindruck eines unzerstörten Neumarktes samt Frauenkirche erlangen zu können, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß selbst die genaueste Rekonstruktion der strukturellen und architektonischen Gegebenheiten und der historischen Maßstäblichkeiten nicht den alten, historisch gewachsenen Neumarkt der Vorkriegszeit in seiner historischen und materiellen Dimension wiederauferstehen lassen kann, denn dieser Platz stellte in seinem histori-

²⁸ K. Lässig, Voraussetzungen für die Bebauung des Neumarktes – 12 Grundsätze eines Gestaltungsplanes, in: Dresdner Hefte, 13. Jg., Heft 44, 4/1995, S. 59.

schen Erscheinungsbild ein in mehreren Jahrhunderten gewachsenes Gesamtkunstwerk von europäischer Bedeutung dar. Den Rekonstruktionsbefürwortern muß bewußt sein, daß ein derartiges historisch gewachsenes und aus vielen geschichtlichen Einzelschritten hervorgegangenes, nicht bewußt geplantes oder aus einer geschlossenen Konzeption entstandenes städtebauliches Ensemble heute nicht »aus einem Guß« wiedererschaffen und synthetisiert werden kann. Noch ist die Zukunft des Neumarktbereiches offen: Führt der Weg »uns zum geputzten Puppenstuben-Quartier, das es früher so nie gab, oder zum neuen Bauen im historischen Kontext?«²⁹

Momentan herrscht in Dresden trotz aller denkmalpflegerischen Einwände die Vorstellung, daß man die bauliche Qualität des Neumarktes zwangsläufig nur mit der historisierenden »Rückführung« auf den Vorkriegszustand wiederherstellen und wiederbeleben könne, so daß hier – wieder einmal unter der vermeintlichen Prämisse der Denkmalpflege – nicht mehr existierende Denkmale zur Erlangung von »Stadtqualität« re-inszeniert werden sollen. Einwände, durch solche Maßnahmen das »Disneyland Frauenkirche« perfektionieren zu wollen, werden bereits im vorhinein mit dem Argument zu widerlegen versucht, daß hier schließlich ohne Bruch (!) an die Vorkriegstradition angeknüpft werden solle: »Der Vorwurf, hier ein bloßes Disneyland zu kreieren, könnte sich nur erheben, wenn [...] die Grundriß- und Baustruktur mit den Fassaden nicht übereinstimmen. Wenn hingegen die Parzelle und das Einzelhaus wirklich den funktionalen Kern der Gestaltung bildet, wird die historische Erscheinung ohne Bruch (!) in eine multifunktionale Ordnung der zukünftigen Stadt hinübergerettet werden.«³⁰

Gerade die hier angeführte Tatsache, daß durch eine historisierende Wiedererrichtung von Frauenkirche und umgebender Bebauung sowohl die Zerstörung als auch die Nachkriegstradition dieser Stätte – und der damit in Verbindung stehende Traditionsbruch – an dieser prominenten Stelle im Stadtbild (gerade hier, wo sich dies zuvor am sinnfälligsten manifestiert hatte!) vollkommen kaschiert und zugunsten der Suggestion falscher historischer Kontinuitäten ausgeblendet würde, macht doch die aktuellen Bestrebungen, die auf eine perfekte Illusion und damit auf eine perfekte Geschichtsfälschung zielen, höchst problematisch. Charakteristisch ist diesbezüglich auch, daß Magirius von der »Rettung« einer längst nicht mehr vorhandenen historischen Erscheinung spricht, wo doch eigentlich im Hinblick auf die Tatsachen und Fakten vielmehr von der Re-Inszenierung des alten Neumarktes gesprochen werden müßte. Wiederholt wurde diesbezüglich auch auf den inszenatorischen Charakter eines solchen Vorhabens hingewiesen: »So kann man sich kaum dem Eindruck entziehen, das Konzept habe mehr mit Inszenierung als mit Denkmalpflege zu tun.«³¹

²⁹ G. Just (s. A 26), S. 3.

³⁰ H. Magirius (s. A 27), S. 73.

³¹ G. Albers, Denkmalpflege oder Inszenierung? Zur Wiederherstellung des Dresdner Neumarktes, in: Dresdner Hefte, 13. Jg., Heft 44, 4/1995, S. 110.

Zur Zeit arbeitet man noch an der Erstellung eines Bebauungsplans und einer Gestaltungssatzung für den Neumarkt, Entscheidungen bezüglich der Re-Inszenierung des »historischen Umfeldes« oder der Etablierung moderner Architektur am Neumarkt wurden bisher nicht getroffen: »[Das] sind alles Konjunktive bzw. Zukunftsmusik. Bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage ist es ja auch ganz unsicher, ob sich Investoren zum Bau von Häusern am ehemaligen Neumarkt überhaupt entschließen werden.«³² Gerade, da diesbezügliche Entscheidungen noch nicht gefällt wurden, sollte man sich in Dresden die Zeit nehmen, über eine zukunftsgemäßere Lösung nachzudenken und über Architektur aus heutiger Zeit am Neumarkt zu diskutieren, anstatt die Re-Inszenierung auch noch des Umfeldes der Frauenkirche zu forcieren, denn nur so kann man sich vor der zu befürchtenden Belanglosigkeit einer projizierten historisierenden Neumarktbebauung schützen.

4. Das »Wunder von Dresden«

Das Re-Inszenierungsprojekt Dresdner Frauenkirche ist schnell Objekt einer einsetzenden Mythenbildung geworden und wurde wiederholt zum »Wunder von Dresden« stilisiert. Diese mythische Überhöhung des Projektes verhinderte eine nüchternrationale Auseinandersetzung mit dem Projekt – zumindest in Dresden – weitgehend und diktierte eine stark emotionalisierte, bewußt unkritisch-unreflektierte, leidenschaftlich geführte Diskussion um den Wiederaufbaugedanken, was zum einen in den Formulierungen der Spendenaufrufe, und zum anderen auch in den neueren Publikationen zum Ausdruck kommt. So konstatiert etwa der Vorstandsvorsitzende der »Gesellschaft zur Förderung des Wiederaufbaus der Frauenkirche Dresden e.V.«, Ludwig Güttler, in seinem Vorwort zu Matthias Gretzschels Buch über die Frauenkirche, daß der Autor das Thema mit »Akribie und persönlichem Ergriffensein«³³ behandelt habe. Aber Güttler bekennt auch für sich selbst: »Wir fühlen uns mit heißem Herzen und nicht ganz kühlen Kopf getrieben, uns für den Wiederaufbau einzusetzen.«³⁴ Eine wünschenswerte kritisch-nüchterne, jenseits von Emotionen angelegte Auseinandersetzung mit der Thematik scheint, zieht man das Resümee aus den Diskussionen der vergangenen Jahre, kaum möglich zu sein. Die Emotionalisierung der Debatte muß hier also als untrennbarer Bestandteil des Umgangs mit diesem Rekonstruktionsvorhaben angesehen werden. Gerade auch der Lokalpatriotismus ist zu einem wesentlichen Bestandteil der Diskussion geworden, wenn etwa Ludwig Güttler die Frauenkirche zum »Ausdruck sächsischer Liberalität und Toleranz« stilisiert, die »für Dresdens wiederzugewinnende Identität unverzichtbar [sei].«³⁵

³² Pers. Mitteilung von H. Magirius vom 9. 7. 1996.

³³ In: M. Gretzschel (s. A 6), S. 7.

³⁴ Zit. nach M. Gretzschel (s. A 6), S. 35.

³⁵ *Die Dresdner Frauenkirche*. Geschichte, Zerstörung, Rekonstruktion, in: *Dresdner Hefte*, 10. Jg., Heft 32, 4/1992, S. 3.

Über die lokalpatriotische Verklärung hinaus wurde durch die Mythisierung des Projekts der Wiederaufbau auch als ein Akt nationaler Tragweite bezeichnet, so sprach etwa der ZDF-Intendant Dieter Stolte bezüglich des Wiederaufbaus der Frauenkirche von einem »Beitrag zur kulturellen Identität und zur sichtbaren Einheit Deutschlands.«³⁶ Ludwig Güttler interpretierte darüber hinaus das »Wunder von Dresden« auch unter einem konkreten politischen Gesichtspunkt, wenn er den durch Privatpenden zustande kommenden Wiederaufbau der Frauenkirche als »ein kraftvolles Signal für den Aufschwung Ost«³⁷ zu instrumentalisieren versucht.

Am fragwürdigsten im Bezugsrahmen der Mythenbildung um das Dresdner Wiederaufbauprojekt erscheint die zumeist nur in den Raum gestellte, selten konkret ausgeführte und näher begründete These, daß die wiedererrichtete, aus Ruinen auferstandene Frauenkirche zum Mahnmal gegen den Krieg und für die Versöhnung und Verständigung unter den Völkern würde und folglich die Mahnmaltradition fortführe, die der Ruine in den letzten fünf Jahrzehnten innegewohnt hat: »Im Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 20. Februar 1992 wird angesprochen, daß die wiederaufgebaute Kirche in gewisser Weise den Charakter eines Mahnmals und einer Gedenkstätte bewahren sollte, den bisher die Ruine hatte«. Ludwig Güttler stellte diesbezüglich die These auf: »Die wiederaufgebaute Frauenkirche wird als Gotteshaus immer Mahnmal bleiben. Sie wird – in der Mitte Europas – ein Symbol für Zerstörung und Aufbau, Tod und Auferstehung sein.«³⁸ Die Ruine war bis zum Beginn der Wiederaufbauarbeiten ein symbolträchtiges Denkmal für den Zusammenbruch, ein sinnfälliges Zeit- und Geschichtsdokument deutscher Vergangenheit in diesem Jahrhundert, ein Symbol für Zusammenbruch in jeder Hinsicht: »Im öffentlichen Bewußtsein ist die Ruine bis auf den Tag Ort klagender Mahnung an die von einem großenwahnsinnigen Deutschland und seinem verblendeten Volk ausgegangene Kollektivschuld.«³⁹ Mit der jetzigen Wiederherstellung der Frauenkirche wird doch gerade das bis jetzt bestehende und bewußt beibehaltene Mahnmal gegen den Krieg, das die Ruine in den letzten Jahrzehnten sinnfällig dargestellt hat, zerstört.

Wie kann eine wiederaufgebaute, die historische Brüche im Stadtbild ungeschehen machende Frauenkirche ernsthaft die spezifische Mahnmalwirkung der Ruine fortführen? »Durch das Phantom Neuaufbau würde das Ruinensymbol sterben, ohne daß dabei real ein neues Symbol, etwa für europäische Einheit, auferstehen könnte. [...] Solcherart zukunftsbezogene Erwägung rät dringend zur Bewahrung des symbolträchtigen Zeit- und Geschichtsdokuments Ruine und eben nicht zur Flucht aus den durch unermeßliche Schuld verursachten Trümmern mittels Neuaufbau. [Dieser]

³⁶ Zit. nach R. Gültner / M. Sommer, Ein Baustein für die Frauenkirche, in: *Das ZDF-Monatsjournal*, 12. Jg., 4/1996, S. 81.

³⁷ In: M. Gretzschel (s. A 6), S. 8.

³⁸ In: M. Gretzschel (s. A 6), S. 7.

³⁹ U. Böhme (s. A 15), S. 86.

wäre ahistorisch und verleugnete die weit über den Zusammenbruch der Frauenkirche hinausreichende Katastrophe.«⁴⁰

Wiederholt wurde von den Rekonstruktionsbefürwortern in legitimierender Intention die Ansicht vertreten, daß sich das einzigartige historische Schicksal des Bauwerks an den Schnittstellen der wiederverwendeten schwarzen Trümmerteile und dem neuen hellen Sandstein ablesbar erhalte, so daß auf diese Weise also die erkennbare, farblich abgesetzte Narbe und zudem die (vorerst) belassenen schief stehenden Mauerteile der alten Frauenkirche den Grad der Zerstörung auch im Neubau noch sinnfällig dokumentieren werde, da die Gesamterscheinung des Baus lange Zeit noch nicht homogen sein werde. Demgegenüber wird jedoch die Tatsache weitgehend verschwiegen, daß sich durch das Nachdunkeln der neuen Bauteile und einer damit in Verbindung stehenden allmählichen farblichen Angleichung zwischen Alt und Neu zwangsläufig ein Verschwinden dieser »Narbe« ereignen wird, und darüber hinaus – technisch ohne weiteres möglich – auch die jetzt noch schief stehenden Mauerteile aus ästhetischen Gründen zukünftig je nach Belieben beseitigt werden können,⁴¹ so daß der momentan vorgeschobene Charakter des Mahnmals im neuen Bau zumindest potentiell jederzeit ohne größere Schwierigkeiten wieder beseitigt, und nach der Fertigstellung der Frauenkirche durchaus dem Wahn von einer schönen Oberfläche geopfert werden kann. Somit besteht hier die grundlegende Gefahr, daß die neue Frauenkirche vielmehr zum Monument des Vergessens und des Verdrängens historischer Realität als zum Monument eines sinnvollen Gedenkens werden könnte: »Man darf [...] gespannt sein, auf welche Weise bei der Frauenkirche als Ort der Religion der Spagat zwischen der Wirklichkeit des Tourismus und dem berechtigten Wunschtraum eines Totengedenkens tatsächlich gelingt.«⁴²

Im »Ruf aus Dresden« wurde formuliert, daß mit dem Wiederaufbau der Frauenkirche der Weltkultur ein architektonisches Kunstwerk von einzigartiger Bedeutung wiedergeschenkt werde, daß ein »Bild aus der Vergangenheit [...] zur realen Vision für die Zukunft [werde]«. ⁴³ Diesbezüglich bleibt nur die Frage zu stellen, ob es sich nicht bei der neuen Frauenkirche um ein zweifelhaftes »Geschenk« handelt, ob die »Vision für die Zukunft« nicht vielmehr die fragwürdige Vision einer verklärten, zurückschnehten Vergangenheit ist, deren Ziel (ein Plagiat) nicht die reale Vergangenheit »wiederauferstehen« läßt, sondern vielmehr die Zukunft zu täuschen in der Lage ist: »Eine neuerbaute Frauenkirche bleibe trotz bester analytischer Bestandsunterlagen und Aufmaße kunsthistorisch, philosophisch, denkmalpflegerisch lediglich eine Kopie, ja ein Plagiat, das unwahrhaftig das nicht wiederholbare Original vortäuscht und Ge-

⁴⁰ U. Böhme (s. A 15), S. 88 f.

⁴¹ Mitteilung des Baudirektors der Dresdner Frauenkirche, E. Burger, am 20. 10. 1995.

⁴² U. Mainzer, Denkmäler zwischen Traum und Wirklichkeit. Zum selektiven Umgang mit Geschichte, in *Wallraf-Richartz-Jahrbuch*, Bd. LVII, Köln 1996, S. 217.

⁴³ M. Gretzschel (s. A 6), S. 10.

schichte kaschiert.«⁴⁴ Trotzdem, daß selbst Befürworter der Rekonstruktion eingestehen, daß mit dem Wiederaufbau nicht mehr die originäre Frauenkirche wiederauferstehen kann – »Die wiederaufgebaute Frauenkirche kann [...] Bährs Frauenkirche nie wieder sein« –,⁴⁵ wird jedoch auf der anderen Seite in Dresden die Forderung vorgebracht, daß die Frauenkirche – ein nicht mehr existierendes Denkmal! – in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen werde. Die Dresdner sollten sich bewußt sein und auch zukünftig vor Augen halten, daß sich einmal zerstörte Denkmale nicht nach Belieben replizieren lassen, daß man mit der wiederaufgebauten Frauenkirche lediglich ein Objekt der heutigen Gegenwart, ein Traumbild generieren wird, das weder als historisches Dokument, noch als originäres Kunstwerk authentisch sein kann, sondern das vielmehr als Zeugnis der Gegenwart und deren Geschichtsverständnis, also als ein Objekt des 20. Jahrhunderts anzusehen ist.⁴⁶

Die Dresdner Frauenkirche hat 1945 aufgehört zu existieren, der Trümmerberg als Mahnmal war die – vom Standpunkt der Denkmalpflege eindeutig zu bewahrende – Realität des ursprünglichen Monuments. Der jetzige Wiederaufbau kann nicht ernsthaft als logische Konsequenz aus der Geschichte verklärt werden, sondern muß als die Inszenierung eines fragwürdigen Traumbildes angesehen und interpretiert werden: »Historisch und denkmalpflegerisch ist dieser Wiederaufbau nicht zu rechtfertigen, als politische Entscheidung wird er verständlich, doch müssen sich die Entscheidungsträger – dies gilt auch für eine kollektive Mehrheit – sagen lassen, daß ihr Umgang mit Geschichte unehrlich ist. Solche Entscheidungen sind Ausdruck der Restauration und spiegeln einen orientierungslosen, historisch retrospektiven gesellschaftlichen Zustand. Man kann solche Tendenzen nicht aufhalten, allenfalls bewußt machen.«⁴⁷

⁴⁴ U. Böhme (s. A 16), S. 87.

⁴⁵ H. Magirius (s. A 19), S. 83.

⁴⁶ In diesem Zusammenhang muß darauf verwiesen werden, daß der problematische Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche keine singuläre Erscheinung im gegenwärtigen Zeitkontext ist, sondern vielmehr lediglich ein – wenn auch sicherlich herausragendes – Fallbeispiel unter vielen ähnlich gelagerten darstellt. Konsequenz dessen ist, daß das Dresdner Rekonstruktionsprojekt von daher auch in einem größeren Rahmen gesehen werden muß: Statt auf innovative Gegenwartsarchitektur und die Etablierung von Zeichen unserer eigenen Zeit zu setzen, flüchtet man sich heute im Rahmen neohistorischer Bestrebungen und im Rahmen einer rückwärtsgewandten Re-Inszenierungswelle kriegszerstörter Denkmale immer häufiger zu Anleihen bei einer erträumten und verklärten Vergangenheit, um so – oftmals auf Kosten der wieder beseitigten Nachkriegstraditionen – mit Hilfe von Geschichtsbildillusionen und Denkmalsurrogaten in den bundesdeutschen Städten das Bild einer »bereinigten« Denkmallandschaft zu inszenieren. Zu dieser Problematik siehe: *Jürgen Trimborn*, Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum. Ein Blick auf die gegenwärtige Denkmalproblematik in der Bundesrepublik Deutschland aus denkmalpflegerischer und medienwissenschaftlicher Sicht. Dissertation Universität Köln, 1996.

⁴⁷ H.-W. Kruff, Rekonstruktion oder Restauration? Zum Wiederaufbau zerstörter Architektur, in: *Kunstchronik*, 46. Jg., Heft 10/1993, S. 586.

Elisabeth Heil

Bambergers Pflaster¹

Rühmt man das Erscheinungsbild der Stadt Bamberg, so werden gemeinhin die bedeutenden Kirchen, die Residenz und die barocken Hausfassaden angeführt. Kaum bedenkt man dabei, wie sehr die engen Gassen, die Aufweitung einzelner Straßen zu Märkten und die großräumigeren Platzanlagen die Wirkung der Baudenkmäler beeinflussen. Und noch weniger macht man sich bewußt, welche Bedeutung der bestehende Straßenbelag für den Eindruck einer »echten« historischen Stadtsituation hat. Man stelle sich umgekehrt vor, die Flächen in der Alten Hofhaltung oder vor dem Dom und der Residenz besäßen kein Natursteinpflaster mehr und wären völlig eingeebnet und asphaltiert worden. Wieviel hätte das Zueinander der Bauanlagen an innerer Beziehung und an geschichtlicher Authentizität eingebüßt! Selbst die unzähligen Veränderungen und Aufgrabungen in diesem Gebiet, die wohl keinen einzigen Pflasterstein unberührt gelassen haben, können dem geliebten Bild des altehrwürdigen Domberges nicht schaden, und die vielen Ausbesserungen im Pflaster zeigen an, daß immer an Vorheriges angeknüpft wurde.

Daß man Verkehrsflächen heute nach Möglichkeit wieder pflastert und nicht mit einer einheitlichen Asphaltdecke überzieht, gehört wie selbstverständlich zu vielen modernen Gestaltungskonzepten, um die Wohnqualität neuer Siedlungen zu steigern und um alten Ortschaften ein historisches Aussehen zu geben. Freilich hat letzteres selten in der gewählten Form bestanden, gab es hier vor den jetzt verpönten Asphaltierungen kaum Pflasterflächen, sondern meist nur gestampfte oder chaussierte Fahrbahnen. Auch in Bamberg waren bis in unser Jahrhundert hinein keineswegs alle Fahrbahnen und Gehwege gepflastert oder asphaltiert und damit bei jedem Wetter in gutem Zustand benutzbar. Dies galt wohl für die wichtigsten Quartiere, nicht aber für Randgebiete, Nebenwege und über Jahre hinweg für neue Stadtviertel. In unzähligen Eingaben beschwerten sich die Bürger über Straßen und Plätze, die bei Regen und Schnee versumpften und unpassierbar wurden. Die zuständige Pflasterkommission hatte jedoch nur einen beschränkten Etat, von dem der dringlichste Unterhalt bestrit-

ten wurde, in dem solche Bürgereingaben berücksichtigt und dann doch wieder zurückgestellt wurden. Wurde die Pflasterung einer bislang chaussierten oder auch nur gestampften Straßen- oder Platzfläche verwirklicht, so galt dies allen Anwohnern in der Regel als erhebliche Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse, und sie empfanden dies als Verschönerung ihrer Stadt. Allerdings gab es auch Ausnahmen: So lehnten die Bewohner der Kroatengasse am Kaulberg 1827 eine Pflasterung entschieden ab, da sie ihre Dungstätten auf der Straße beseitigen und in ihre Anwesen verlegen sollten. Ein Anlieger hatte sogar seinen Schweinestall in den Straßenraum gebaut. Es wurde allen Einsprüchen zum Trotz gepflastert, und am Ende des Jahrhunderts hörte man auch aus der Kroatengasse laute Beschwerden über schlechte Straßenverhältnisse nach der Kanalisierung.²

Gleichwohl haben ausgedehnte, gepflasterte Verkehrsflächen in der Stadt Bamberg eine bemerkenswert lange Tradition (Abb. 1). Wann mit einer Befestigung der Straßen begonnen wurde, liegt im Dunkeln. Doch zumindest seit dem 14. Jahrhundert muß es wenigstens eine Straße mit steinernem Belag gegeben haben: 1327 wird erstmals der »Steinweg« erwähnt,³ wie die Untere und die Obere Königstraße bis 1830 hießen. Vermutlich war es die erste so befestigte Straße, denn ihr Name verweist auf eine Besonderheit gegenüber anderen Wegen mit nur gestampfter Erddecke. Ob es zu dieser Zeit bereits noch andere steinerne Fahrbahnen in Bamberg gab, bleibt unklar. Der Steinweg war immerhin der Stadtabschnitt eines wichtigen Handelsweges von Hallstadt nach Forchheim. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch der innerstädtische Teil der Handelsstraße nach Würzburg am Kaulberg und im Sand schon früh eine Befestigung erfahren hat. Auf dieser Seite des linken Regnitzarmes, d. h. am Katzenberg vor dem Unteren Burgtor, wird ja die älteste Marktsiedlung vermutet. Von guten Wegen hing schließlich die wirtschaftliche Blüte einer Stadt ab.

Etwa ein Jahrhundert später verfügte Bamberg bereits über ein ausgedehntes, gepflastertes Straßennetz. Dies geht aus einem Protokoll des Bürgerhofs (Stadtbauhofs) hervor, das vermutlich in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts aufgenommen wurde, jedoch nicht in einem datierten Original, sondern nur in späteren Abschriften überliefert ist.⁴ Vorausgegangen waren offenbar Streitigkeiten zwischen der bürger-

² *Archiv der Stadt Bamberg (ASB) C 2 VI J 19386 (Jg. 1827); ASB C 2 VI J 19394 (Jg. 1891).*

³ *B. Schimmelpfennig, Bamberg im Mittelalter, Lübeck – Hamburg 1964, S. 31–32, 38 mit Anm. 178.*

⁴ *A. Schuster, Alt-Bamberg, in: Beil. z. Bamberger Tagblatt, VI. Jg. 1903, S. 18–21, zitiert ein angeblich 1433 aufgezeichnetes Protokoll; C. Göldel, Der Bamberger Bauhof und dessen Schriftwesen im 15. Jahrhundert, in: Berichte des Hist. Vereins Bamberg 123, 1987, S. 230, Anm. 41 (siehe auch S. 234 mit Anm. 78) bezweifelt diese frühe Datierung. Ihr zufolge enthält das Kopialbuch von St. Gangolf von 1533 im *Staatsarchiv Bamberg (SAB) B 98 Nr. 2, foll. 240 v–241 v* die älteste Abschrift, deren Textversion auf Grund eines darin genannten, erst 1505 nachweisbaren Domherrn ebenfalls dem 16. Jh. entstamme. Allerdings geht dem Protokoll die Abschrift eines 1443 geschlossenen Vertrages zwischen der Stadt und den Immunitäten über Finanzverwaltung und Bauwesen voran, worin auch das Pflaster erwähnt wird. Möglicherweise ist das Originalprotokoll selbst 1443*

¹ Leicht verbesserte Fassung der bildreicheren Erstpublikation aus: »Heimat Bamberger Land«, 8. Jg., 1996, H. 1, S. 3–18. Ihren Herausgebern sei für die Erlaubnis zum Wiederabdruck gedankt. Anregung zu dieser Studie gab Herr Dr. P. Pause 1995 während meines Volontariates beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege. Herr Dr. R. Gutbier hat sie mit seiner umfassenden Kenntnis der Bamberger Quellen entscheidend gefördert. Wichtige Hinweise gaben Herr Prof. Dr. T. Breuer und Herr Dr. Th. Gunzelmann. Ihnen danke ich herzlich, ebenso Herrn Dr. R. Zink, den Mitarbeitern des Stadtarchivs und der Städtischen Registratur.

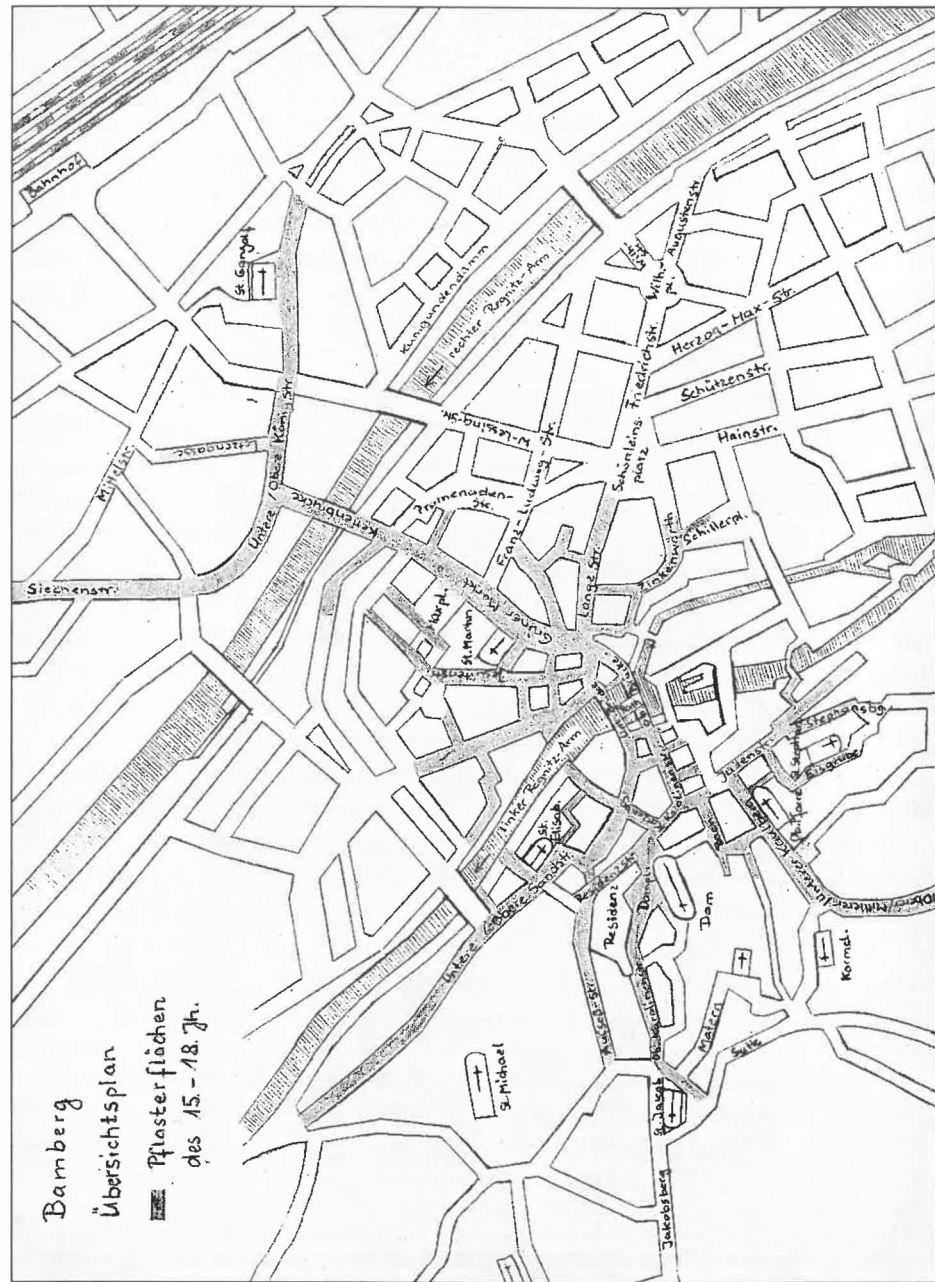


Abb. 1: Stadt Bamberg. Übersichtsplan der heutigen Innenstadt mit Skizzierung der Pflasterflächen des 15. bis 18. Jahrhunderts (E. Heil).

lichen Stadt, den Immunitäten sowie dem Domkapitel und dem Fürstbischof, wer für den Straßenunterhalt aufzukommen habe. Im Protokoll sind alle gepflasterten Straßen und Plätze aufgelistet und dazu angemerkt, wer anfallige Straßenarbeiten zu bezahlen hatte. Demnach waren um 1440 bereits alle Straßen und Gassen der Inselstadt innerhalb der Stadtmauern gepflastert, darüber hinaus die Verbindung über die Seesbrücke (Kettenbrücke) zum Steinweg (Königstraße) und von dort bis vor das Tor bei St. Gangolf sowie in Gegenrichtung die Siechenstraße entlang bis zum heutigen Friedhof, ferner die Straßen der bürgerlichen Bergstadt, d. h. im Sandgebiet zwischen Oberer Brücke und Unterem Burgtor (beim Katzenberg) sowie bis vor das Sandtor (bei der Elisabeth-Kapelle), unterhalb von St. Stephan und der Oberen Pfarre, im Bach und am Kaulberg (Abb. 1). Während die älteste Protokollversion nur die Straßen anführt, die vom (Grünen) Markt abzweigen, nicht aber die Marktfläche selbst, nennt der Mitte des 17. Jahrhunderts überarbeitete Protokolltext eine Pflasterstrecke von der Seesbrücke »fürters üben Marckh« bis zum Rathaus auf der Brücke.⁵ Es ist diese wichtige Achse, für die der Stadtbauhof im 15. Jahrhundert vornehmlich Pflasterarbeiten, manche davon ausdrücklich »am marckt«, abrechnete.⁶ Im Sand (unterhalb des Dom- und Michaelsberges), am Kaulberg und in der Theuerstadt (am rechten Ufer des rechten Regnitzarmes: Siechengasse, Steinweg, »bey st. gangolf«) wurde ebenfalls viel gepflastert, d. h. an den innerstädtischen Strecken der Handelswege.

Die Stadt selbst trug für den Großteil der genannten Straßen den Pflasterunterhalt. An den Randzonen wird bisweilen minutiös für jeden Quadratmeter der Unterhaltungspflichtige festgestellt: Das städtische Pflaster in der Theuerstadt reichte bis zum Gangolfer Tor, dasjenige außerhalb bis zu einem Wachhäuschen oblag den Anwohnern. Daß die Stadt einst Steine geschenkt hat, ist als einmalige Sonderleistung ohne spätere Ansprüche eigens erwähnt. Auf städtischem Pflaster (heute Karolinenstraße) gelangte man zum unteren Tor des Domberges, der Zugang zur »Lochey« (Bereich der heutigen Residenzstraße) war Angelegenheit des Domkapitels. Für die Wege im Bach wird detailliert angegeben, vor welchem Haus die Stadt oder das Domkapitel pflastern müssen. Ebenso markieren das Haus zum Einhorn (Judenstraße 16) und das Haus zur Flasche (Eisgrube 5) die Grenzen zwischen dem Pflasterunterhalt der Stadt und des Stiftes St. Stephan. Beim Braunbierhaus an der Oberen Mühlbrücke (unter-

im Zuge dieser Vereinbarungen aufgenommen worden. Das Schriftstück vom 1. 12. 1670 in ASB B 5/66, fol. 18 verweist sogar auf einen 1443 getroffenen Vergleich zwischen den Immunitäten und dem Stadtgericht (siehe unten). Überdies zeigen die erhaltenen Protokollabschriften, daß Bezeichnungen mitunter aktualisiert wurden. Daher schließt die Nennung des Domherrn eine Erstabfassung des Protokolls 1443 nicht aus.

⁵ ASB B 5/67, prod. 105/105 a.

⁶ Auflistung der Pflasterungen bei J. G. Sichler, Die Bamberger Bauverwaltung, Stuttgart 1990, S. 90–92.

halb von St. Stephan) lag sogar ein Holzbalken im Weg, der den Zuständigkeitsbereich der Stadt von demjenigen der Müller trennte. Ob auf dem Domberg oder innerhalb der Immunitäten noch weitere Pflasterflächen bestanden, geht aus dem Protokoll nicht hervor, erfaßt es doch vorrangig die Aufgaben der Stadt und die Streitfälle an den Randzonen.

Über Jahrhunderte hinweg bis zur Säkularisation,⁷ ja vereinzelt bis um 1960 hat diese festgesetzte Regelung Gültigkeit gehabt und wurde immer wieder zur Klärung fraglicher Zuständigkeiten herangezogen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde der Protokolltext überarbeitet, wobei die Namen der Plätze, Straßen und Häuser aktualisiert wurden.⁸ Erwähnt wird nun das Pflaster vor dem Oberen Burgtor zur Sutte hin, das der Fürstbischof 1542 legen ließ und zu dem der Stadtbauhof einmal die Steine aus Unterhaid angeliefert hatte.⁹ Der Unterhalt oblag dem Protokoll zufolge aber dem Fürstbischof. Auch die wichtige Verbindung innerhalb der Burg vom Unteren zum Oberen Tor (Obere Karolinenstraße) ist jetzt in den Text aufgenommen. Für dieses Pflaster hatte das Domkapitel zu zahlen. Als man in den 1770er Jahren an eine Neugestaltung des Domplatzes dachte oder um 1821/22 Ausbesserungen am schadhaft gewordenen Belag notwendig wurden, befragte man die Pflastermeister, wer sie vordem entlohnt habe. 1822 wurde festgestellt, daß die 1774 neu angelegte Residenzstraße zunächst vom Extra-Bauamt und seit 1806 von der Stadt unterhalten worden sei, daß aber das Stadtbauamt niemals Rechnungen für den Domberg selbst bezahlt habe. Als 1899 das Prinzregenten-Denkmal vor dem Dom enthüllt werden sollte, störte man sich an den spitzen, unregelmäßigen Tütschengereuther Pflastersteinen. Ein Jahr später stand Besuch der »höchsten Herrschaften« an, für die ein angenehmer Weg von der Residenz zum Dom zu schaffen war. Erneut wurde der zuständige Geldgeber gesucht, desgleichen beim Majestätsbesuch 1914. Nun mußten die Schlaglöcher, die dem »Automobile« gefährlich werden konnten, beseitigt werden. Die Pflasterkommission übernahm es, die Fahrbahn über den Platz herrichten zu lassen. Aber erst 1963 werden die Verkehrsfläche und mithin der Pflasterunterhalt um den Dom und die Fahrbahn der Karolinenstraße vom Freistaat Bayern an die Stadt abgetreten.¹⁰

⁷ ASB C 1/71: 1804 wurde nochmals für die Verhandlungen zur Auflösung des Extra-Bauamtes ein »Extract: Was der Burgershof von alters her zu bauen schuldig« aus dem erwähnten Bürgerhofprotokoll angefertigt.

⁸ ASB B 5/67: Prod. 67/67 a, das zwischen 1566 und 1634 datierten Schriftstücken eingebunden ist, gibt die erste Textversion wieder. Die neuere Version prod. 105/105 a geht einem Schreiben von 1721 voran. Vielleicht erfolgte die Revision bei der Errichtung des Extra-Bauamtes 1656, dem fortan der Straßenunterhalt oblag. Auch 1670 entstand ein »ausführlicher Bericht« der Stadt über ihre Pflasterpflichten (prod. 84).

⁹ ASB B 5/67, prod. 53.

¹⁰ ASB B 5/42, fol. 73 v (1772/74); *Städtische Registratur Bamberg (SRB) C 2 VI J 589/4* (1821/22 ff.).

Obwohl das Domkapitel den (Vorderen) Bach als sein Eigentum ansah,¹¹ so war es doch bestrebt, den Pflasterunterhalt der Stadt zuzuweisen. 1774 erklärten sich die Stadt bzw. das Extra-Bauamt für nicht zuständig und zitierten aus dem Bürgerhofprotokoll.¹² Ähnlich dem Domkapitel verhielten sich die Stiftsherren von St. Stephan. Zwar zahlten sie 1523 die Pflasterung in der Eisgrube vom Haus zur Flasche an, doch stand 1709 die Unterhaltungspflicht in Frage. Ebenso versuchten sich die Stephaner Herren der Pflasterung des Unteren Stephansberges mit dem Argument zu entziehen, daß die Bürgerschaft den Weg nutze und zahlen müsse. 1670 wurden ihnen die entsprechende Satzung im Bürgerhofprotokoll und zur Bekräftigung ein 1581 datierter Rechnungsbeleg über Pflasterausbesserungen vorgehalten, ein andermal ein Vergleich zwischen Stadtgericht und Immunität aus dem Jahr 1443.¹³ Offensichtlich vergaßen auch die Müller ihren Straßenunterhalt ab der Schwelle vor dem Braunbierhaus, die noch in diesem Jahrhundert als Traverse im Pflaster erkennbar war.¹⁴ Zu Pflasterausbesserungen wurden sie u. a. 1844 und 1915 aufgefordert. Nach neuerlichen Streitigkeiten ging der Straßenunterhalt 1921 an die Stadt über.¹⁵ Dagegen besorgte die Gemeinde von St. Gangolf 1719 Steine, Sand und Kies für das Pflaster vor dem Tor. Das Verlegen übernahm die Stadt, nicht ohne zu wiederholen, daß sie hierzu nicht verpflichtet sei. Doch 1768 war man sich über die Unterhaltungspflicht uneins. Unter Berufung auf ein Protokoll von 1500 wurden die Anlieger zur Pflasterung ermahnt: Schließlich verlange man ihnen nicht zuviel ab, seien sie doch 267 Jahre von dieser Arbeit verschont geblieben!¹⁶

Daß Anlieger pflastern ließen oder zumindest einen Beitrag dazu leisteten, hat es außerhalb der alten Vereinbarung im Bürgerhofprotokoll freilich des öfteren gegeben. So zahlte der Abt des Klosters Ebrach 1575 für das Pflaster um den Ebracher Hof am Kaulberg.¹⁷ 1597 stellte der Bürgerhof den Bewohnern des Oberen Seelgäßchens Pflasterarbeiten in Rechnung.¹⁸ Das Heilig-Grab-Kloster ließ 1734 die Letzengasse pflastern,¹⁹ und dreißig Jahre später beteiligten sich das Kloster Michaelsberg, die Auf-

¹¹ H. Paschke, Der Bach, in: 75 Jahre Städtisches Mädchen-Realgymnasium, hrsg. vom Stadtrat der Stadt Bamberg, Bamberg 1955, S. 89–90.

¹² ASB B 5/42, foll. 84 v–85. Das Zitat folgt dem Wortlaut der revidierten Fassung, wie sie ASB B 5/67, prod. 105/105 a wiedergibt. Vgl. ASB B 5/41, fol. 19 (Beschwerde, daß das Stadtbauamt immerzu Wege des Domkapitels mitpflastern soll).

¹³ ASB B 5/67, prodd. 13, 84; ASB B 5/66, foll. 18, 116–117.

¹⁴ H. Paschke, Das fürstbischöfliche Braune Bierhaus zu Bamberg, in: Berichte des Hist. Vereins Bamberg 100, 1964, S. 367.

¹⁵ ASB C 2 VI J 19381 (1844), ASB C 2 VI 589/20 II (1915), ASB C 2 VI J 589/6 (Note vom 3. 12. 1924).

¹⁶ ASB B 5/66, fol. 147 (1719), ASB B 5/42, foll. 19, 26 (1768).

¹⁷ Das Bayerland, 15. Jg. 1904, Nr. 30, S. 360.

¹⁸ ASB B 5/67, prod. 53 a.

¹⁹ ASB C 1/223.

sessische Mildenstiftung und das Gericht St. Jakob an der Pflasterung der Hadergasse (Aufseßstraße).²⁰

Für die Pflasterflächen, die das Domkapitel, die Immunitäten und die Anlieger selbst zu unterhalten hatten, wurden oft die Arbeiter des Stadtbauhofs herangezogen, der diese Leistungen in Rechnung stellte.²¹ Der Stadtbauhof beschäftigte seit dem 15. Jahrhundert neben Tagelöhnern zwei Pflastermeister, die ein Grundgehalt bezogen und darüber hinaus entsprechend ihrer Arbeit entlohnt wurden.²² Die Stadt besaß selbst Steinbrüche bzw. hatte solche in Pacht, aus denen sie ihren eigenen Bedarf deckte.²³ Mitunter belieferte sie die Immunitäten oder stiftete gelegentlich das Material zum Pflasterunterhalt der Bürger.²⁴ Pflastersteine kamen u. a. aus Brüchen in Unterhaid, Viereth, Staffelbach, Strullendorf und Tütschengereuth.²⁵

Wie das Bamberger Pflaster bis ins 18. Jahrhundert hinein aussah, ist nicht durch detaillierte Bildquellen gesichert. Großformatige Pläne, unzählige Gestaltungsentwürfe, ausschweifende Wettbewerbsunterlagen sind ein Phänomen unserer Zeit. Die Archivalien des Bürgerhofs verzeichnen knapp den Arbeitsort, manchmal den Steinbruch bzw. den Lieferanten, die Materialmenge und die Arbeitszeit. Angaben, wie verlegt wurde, oder gar Skizzen fehlen. Jedoch zeugt das Schweigen hierüber höchstwahrscheinlich von einer langen, als selbstverständlich erachteten Tradition der Reihenpflasterung mit den Keupersandsteinen der Umgebung, die heute allgemein – pars pro toto – als Tütschengereuther Steine bezeichnet werden. Diese Steine eignen sich nicht zu einer exakten, gleichförmigen Bearbeitung, was ohnehin erst das ausgehende 19. Jahrhundert forderte. Sie haben ein unregelmäßiges, schmales, längliches Format, sind unten grob zugespitzt und werden so dicht als möglich in Reihen angeordnet. Freilich haben sich die Zurichtung und die Verlegung der Steine im Laufe der Jahrhunderte verbessert. Und man erkannte, daß ein Unterbau und eine gute Wasserableitung die Straßenqualität steigern.

Die mittelalterlichen Straßen Bambergers, wie der 1327 erwähnte Steinweg, wird man sich wohl nur mit einer einfachen Steindecke vorstellen dürfen, wobei eine systematische Zurichtung der Steine für einen festen Verband nicht oder nur unzurei-

chend erfolgte. Ein stabiler Unterbau fehlte sicherlich, ebenso eine sorgsame Vorbereitung der Oberfläche.

Spätestens im 18. Jahrhundert geht man dazu über, die Oberflächen von Straßen und Plätzen zu wölben, um das Wasser in seitlich angelegten Rinnen abfließen zu lassen. 1767 war das Pflaster des Marktes so schadhaft, daß eine Ausbesserung nicht mehr lohnend erschien und der Platz »von neuen gewölbet und gepflastert werden« mußte.²⁶ Auch Lorenz Fink legte 1791 die neue Residenzstraße mit gekrümmter Fahrbahn an.²⁷ Das Traufpflaster der Residenz fiel gleichfalls zur Rinne hin ab. Zuvor hatte die Wasserableitung bei der Pflasterung des Domplatzes besondere Bedeutung erhalten, da hier Gelände abgetragen und flächiger gestaltet worden war: Ein Plan von 1776 nimmt die Dohlen und Rinnen auf dem Domplatz, am Katzenberg und in der Unteren Karolinenstraße auf.²⁸ Auch die neuen Chausseen nach Seehof und Scheßlitz wurden von tiefen Gräben begleitet.

Für die Residenzstraße mußte zwar die Wölbung vorbereitet werden, ein steinerner Unterbau ist auf Finks Profilskizze nicht zu erkennen. Solche Befestigungen sind dagegen seit dem 18. Jahrhundert charakteristisch für eine Chaussee, ja sie definiert sich sogar als Unterbau aus gestellten Steinen (»Packlage«) mit einem Deckbau aus zerschlagenen Steinen.²⁹ Die von Heyberger 1765 gezeichnete und erläuterte Aufsicht der Seehofer Chaussee zeigt ein Steinraster, in das die geschlagenen Steine sorgsam eingelegt und »behörig ausgezwickt« sind.³⁰ Darauf kam eine Kiesdecke von einem halben Schuh Höhe. Der erwähnte Plan des Domberges von 1776 erklärt die Untere Karolinenstraße als »Neue en Forme de Chossée zu erhebente auf- und abfahrt«, d. h. als dammartig aufgewölbte und mit einem Unterbau ausgestattete Straße. Ob hier an eine wassergebundene Decke gedacht war, ist bei der Steigung eher fraglich. Auch wurde diese Verbindungsstraße zur Burg hinauf seit der Urabfassung des Bürgerhofprotokolls als gepflastert angegeben.

Wenngleich die Keupersandsteine in der Umgebung gebrochen wurden, war die Pflasterung einer Straße kostspielig und wurde nur nach Notwendigkeit vorgenommen. Daß Straßen darum auch teilweise eine Steindecke erhielten, macht ein seltener Plan in den Bauakten anschaulich: Um 1809 sollte der »Zinkenwörther Bleichplatz« (heute Schillerplatz) vor dem Stadttheater verschönert werden,³¹ was mit Bleistift

²⁰ ASB B 5/42, foll. 66 v–67 v.

²¹ Beispiele: ASB B 5/67, prod. 94 (»Waß in den 3 Immuniteten an Pflasterwerckh zubessern. Anno 1646 gemessen«); ASB 5/66, fol. 105 v (1709 Pflasterreparatur beim collegium Societatis Iesu); ASB B 5/67, prod. 53 a (Obere Seelgasse); ASB B 5/67, prod. 84 (Gäßchen vom Barfüßerkloster zum Sonnenplätzchen).

²² C. Göldel (s. A 4), S. 264; J. G. Sichler (s. A 6), S. 84–100. Noch 1820 werden zwei Pflastermeister erwähnt, die jedoch kaum die anfallenden Arbeiten erledigen konnten (ASB C 2 VI J 19382).

²³ C. Göldel (s. A 4), S. 251.

²⁴ ASB B 5/67, prodd. 67/67 a, 84, 94, 105/105 a.

²⁵ Lang konnte den Tütschengereuther Steinbruch bislang nicht in Archivalien des 17. und 18. Jahrhunderts nachweisen, vgl. G. Lang, Quellen zu historischen Steinbrüchen im Bamberger Raum, in: Berichte des Hist. Vereins Bamberg 131, 1995, S. 230.

²⁶ ASB B 5/42, fol. 5.

²⁷ Staatsbibliothek Bamberg (SBB) M.v.O. A VIII 19: siehe R. Hanemann, J. L. Fink, Abb. 67.

²⁸ Sammlung Eckert 346+, ehemals Mainfränkisches Museum Würzburg, 1945 verbrannt, siehe: Sammlung Eckert, Plansammlung aus dem Nachlaß B. Neumanns im Mainfränkischen Museum Würzburg, unter Verwendung der Vorarbeiten von J. Hotz bearb. von H. Muth, E. Sperzel u. H.-P. Trenscher, Würzburg 1987, Abb. 113.

²⁹ Meyers Konversationslexikon, 3. Aufl. 1878, Band 14, S. 596: Stichwort Straßenbau.

³⁰ SAB H 2 Nr. 228 fol. 65; Th. Gunzelmann, »... die ehemals sumpfigste und gefährlichste Gegend mit Chaussee bebaut«, in: Heimat Bamberger Land 2, 1989, S. 57–67, Abb. 1.

³¹ ASB C 1/227, foll. 41, 59, Plan lose eingelegt. Bereits 1804 wird das Vorhaben aktenkundig, 1808 beginnen die Arbeiten zur Einebnung und Pflasterung: ASB C 1/210.

skizziert ist (Abb. 2). Hier interessiert der Grundriß der bestehenden Situation: Demnach war nur der Weg zum Stadttheater in voller Breite in engen Reihen ausgepflastert, Gehsteige fehlten. Vor der gegenüberliegenden Häuserzeile zog sich ein schmalerer Pflasterstreifen entlang, der wohl hauptsächlich fußläufig benutzt wurde und die Einfahrten in die Anwesen befestigte. Die eigentliche Fahrbahn zwischen Pflaster und baumumstandenen Platz war gestampftes Erdreich, das noch 1807 ausgebessert wurde.³² Gleiches galt für die »Straße auf die Nonnensteig«. Ungepflastert blieb sogar für etwa ein halbes Jahrhundert der Maxplatz, nachdem die alte Martinskirche 1802/03 abgebrochen und der Friedhof aufgelöst worden war.³³

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war auch in Bamberg geprägt von zahlreichen Veränderungen. Bevölkerungszahl, Handel und Verkehr nahmen zu, auch die Ansprüche der Bürger an die Gestaltung ihrer Lebenswelt stiegen, und dies wirkte sich oftmals auf das Verkehrsnetz mit seinen Pflasterflächen aus. Neue Wohnviertel und mithin neue Straßen und Plätze wurden angelegt. Mehr und schwerer beladene Fuhrwerke bedeuteten eine stärkere Beanspruchung des Straßenbelags, der den höheren Anforderungen gerecht werden mußte. Eine Gas- und Wasserversorgung, wie sie in Bamberg seit 1856 bzw. 1874 aufgebaut wurde, die Kanalisation sowie der Betrieb einer Trambahn von 1897 bis 1925 brachten Straßenaufbrüche mit Um- bzw. Neupflasterungen in erheblichem Umfang mit sich. Es kann also nicht verwundern, wenn die Bürger immer häufiger und heftiger über schlechte Straßenverhältnisse allgemein sowie über aufgebrochene und nicht wieder ordnungsgemäß hergerichtete Straßen klagten. Dementsprechend wuchsen die Bauakten über die ausgeführten und über die vorgesehenen und dann doch wieder zurückgestellten Straßenarbeiten an. Die rapide Straßenabnutzung durch den gestiegenen Verkehr und die Notwendigkeit, neue oder aufgebrochene Verkehrsflächen zu pflastern, förderten die Diskussion um das Pflastermaterial selbst. Da nun auch der Eisenbahnanschluß die Möglichkeit eröffnete, Steine aus fernerer Regionen nach Bamberg zu transportieren, erweiterte sich die Produktpalette. Für die Stadt stand dabei die Frage nach Dauerhaftigkeit und Kosten der Steinsorten im Vordergrund; die Fuhrleute betrachteten die Materialien unter dem Gesichtspunkt, ob sie ihren Zugtieren genügend Halt boten; Bürger und Institutionen forderten die angemessene Pflasterung ihrer Wege und bestanden zunehmend auf Materialien, auf denen der Verkehr wenig Lärm verursachte. In einem Punkt waren Magistrat und Bürger einig: Alle Bemühungen um eine tadellose Straßenoberfläche dienten der Verschönerung der Stadt. Welches Material ausgewählt und wie es eingesetzt wurde, war durchaus zeitabhängig und oft eine Frage der knappen städtischen Finanzmittel.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts scheint man ausschließlich die Keupersandsteine der Umgebung zur Pflasterung verwandt zu haben. 1860 wurde Bambergs

³² ASB C 1/216.

³³ ASB C 2 VI J 19392 (Jg. 1860).

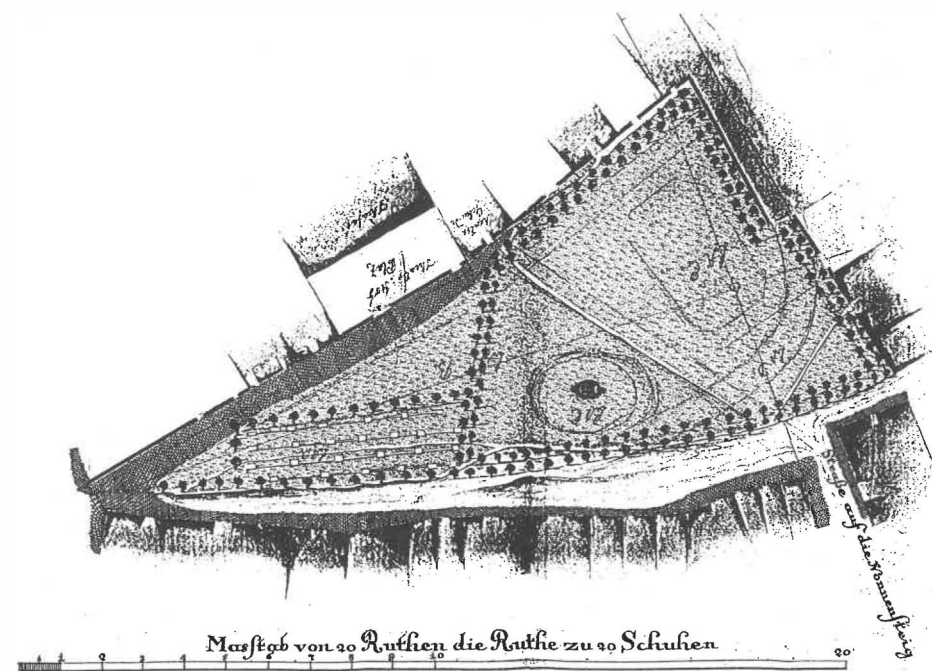


Abb. 2: »Grundriß des Zinkenwörther Bleichplatzes« (Schillerplatz), 1809 (ASB C 1/227).

Straßenpflaster von der Königlichen Baubehörde begutachtet.³⁴ Man befand, daß der Verband wegen der unregelmäßigen Steingrößen und Fugenweiten zu locker sei und dadurch bei schwerem Verkehr schnell gefährliche Vertiefungen entstünden, in denen sich überdies der ganze Straßenschmutz ansammle. Da ein regelmäßiges, möglichst würfelförmiges Pflaster, das für stark befahrene Straßen tauglicher ist, aus dem heimischen Stein nicht zu gewinnen war, mußten neue Materialien erprobt werden. Die Eisenbahn ermöglichte jetzt einen kostengünstigen und schnellen Transport, so daß die Anschaffung teurer, fremder Steinsorten im Verhältnis zur erwarteten Dauerhaftigkeit durchaus rentabel erschien. Wendelsteiner Quarzit aus der Nähe von Nürnberg und der in Bayreuth verwendete Bindlacher Muschelkalk erfüllten nicht die Erwartungen. Bereits 1860 boten die Basaltwerke in Hildburghausen ihre Produkte, Pflastersteine und Schotter, an und legten eine Broschüre über das »Verfahren einer guten Städte-Pflasterung« bei.³⁵ Später offerierten auch andere Basaltwerke. Basalt war in Bamberg im Zeitraum von 1860 bis 1890 das Pflasterma-

³⁴ ASB C 2 VI J 19392.

³⁵ ASB C 2 VI J 19384 (1860/1861).



Abb. 3: Friedrichstraße, 1893 (Foto von A. Erhardt, ASB D 3001, HV 103).

terial für stark befahrene Straßen schlechthin.³⁶ Um 1875 experimentierte man mit Melaphyr, nicht ohne in anderen Städten nach den Erfahrungen gefragt zu haben. Bedenken bestanden hinsichtlich der Oberflächenglätte und der Frostbeständigkeit. Trotzdem ersetzte man 1882 das Tütschengereuther Pflaster des Unteren Kaulbergs durch Melaphyr. Sechs Jahre später beschrieb man den Zustand der Steine als mustergültig, doch hatten die Radschuhe der Fuhrwerke die Oberfläche glatt geschliffen. Die enge Fugung bei breitem Steinformat tat ihr übriges, daß Zugtiere mit schlechtem Hufbeschlag auf der Gefällstrecke keinen Halt fanden. Da auch Granit keinen größeren Erfolg versprach, ließ der Magistrat wieder Tütschengereuther Steine pflastern!³⁷

Seit 1885 war vor allem Granit aus Niederbayern, der Oberpfalz und dem Fichtelgebirge in Gebrauch.³⁸ Basalt und Melaphyr wurden umgepflastert, wozu neues Ma-

terial nur ergänzend angekauft werden mußte. Für die Pflasterung weniger stark beanspruchter Straßen, Gassen, Plätze und Höfe konnten weiterhin Tütschengereuther oder auch andere umgepflasterte Steine unterschiedlicher Größen verwandt werden.

Um eine hohe Qualität der teuren Pflastersteine und mithin die Haltbarkeit des Pflasters zu gewährleisten, definierten Verordnungen Größe und Beschaffenheit der Steine und bestimmten Kategorien. Stadtbaurat Erlwein stellte 1900 für die Granitsorten ein Leistungsverzeichnis auf: Für die hauptsächlich verwandten unterhauenen Steine mußte die Lagerfläche mindestens vier Fünftel des Hauptes messen und parallel zum Hauptes sein. Die Höhe der Steine betrug stets 16 cm. Sorte I maß 15–17 cm in der Breite, 18–20 cm in der Länge (sie wurde für die Fahrbahn der Friedrichstraße ausgewählt, Abb. 3). Sorte II war 12–14 cm breit und 15–20 cm lang. Sorte III eignete sich mit 10–12 cm Breite und 17–20 cm Länge besonders für die Bergstrecken.³⁹

Überdies suchte man ungefähr seit 1890, den Straßenbelag aus Granit und Basalt noch weiter zu festigen, indem man die Fugen mit Asphalt ausgoß. Über den Erfolg des Verfahrens hatte man sich bereits in Frankfurt am Main und in Würzburg erkundigt.⁴⁰ Promenaden- und W.-Lessing-Straße waren wohl die ersten Strecken mit versiegeltem Pflaster.

Wie seit alters das Pflaster aus Tütschengereuther Stein so wurde auch dasjenige aus Basalt, Melaphyr und Granit bis Anfang dieses Jahrhunderts nur in Reihen verlegt. Dies war durchaus zweckmäßig. Zum einen empfahl sich die Reihenpflasterung bei gewölbten Straßendecken, zum anderen hatte sie sich im Fuhrverkehr auf den Bergstrecken bewährt. Die Steine wurden so gegen den Hang verkantet, daß sie bergaufwärts eine möglichst gleichmäßige Straßendecke bildeten, aber bergabfahrenden Fuhrwerken Widerstand boten. Diese Technik ist heute noch am Pflaster vor der Nordseite der Oberen Pfarre ablesbar (Abb. 4, 5) und für den Fußgänger erlebbar. Überdies konnte die Fugenbreite den Gegebenheiten angepaßt werden. Bei Gefälle war sie größer, um den Tierhufen mehr Halt zu geben. Mit Zunahme des Automobilverkehrs setzten sich plane Straßenbeläge auch an Steilstrecken durch und waren insofern auch zweckmäßiger, als durch das höhere Drehmoment der Reifen die verkanteten Steine leicht aus ihrem Verband springen konnten.

Im innerstädtischen Bereich wurden die Straßenwölbungen zunehmend flacher, als die Kanalisierung voranschritt und das Oberflächenwasser über Sinkkästen abgeführt wurde. Nun experimentierte man auch mit Diagonalpflaster aus Basalt und Granit, dessen Fugen meist mit Asphalt ausgegossen wurden. In der Franz-Ludwig-Straße

³⁶ Die Kostenanschläge für Basaltpflaster banden seit 1860 alle Finanzmittel der nächsten Jahre: ASB C 2 J 19394 (1867 fehlte deswegen zunächst das Geld für eine Erhöhung und Neupflasterung des Tränkgäßchens an der Königstraße), ASB C 2 VI J 19397.

³⁷ ASB C 2 VI J 589/17. Auch Diorit wurde ausprobiert: ASB C 2 VI J 19397 (Januar 1892 Promenade, Fleischstraße) und ASB C 2 VI J 589/20 (1952/53 Ludwigstraße).

³⁸ ASB C 2 VI J 19383 (1885), ASB C 2 VI J 589/19–20, ASB C 2 VI J 19397.

³⁹ ASB C 2 VI J 589/19 (Anlage zu einem Liefervertrag von 1906). Auch für Randsteine gab es Vorschriften. 1908 wurden diese Daten auf Anfrage der Stadt Regensburg mitgeteilt, waren also noch gültig (ebda.).

⁴⁰ ASB C 2 VI J 589/19 (Jg. 1892); ferner ASB C 2 VI J 19397 (Jg. 1898, 1905, 1908).



Abb. 4: Nördliche Auffahrt zur Oberen Pfarre, Detail bergaufwärts (E. Heil, 1995).

liegt das Diagonalpflaster nun seit 1901 bis heute. Am Grünen Markt (Abb. 6) stieß es an die Straßenbahnschienen an. Anscheinend hatte man sich von dieser Verlegeart größere Sicherheit für Fuhrwerke erhofft. Denn als 1910 die Pflasterung der neuen Teilstrecke zwischen der Herzog-Max-Straße und dem Schönleinsplatz anstand, entschied man sich wieder für die Reihenpflasterung, weil die Diagonalfugen in einem Teilstück der W.-Lessing-Straße lästig für Radfahrer seien, ohne auf der flachen Straße Vorteile für den Halt der Zugtiere zu bringen.⁴¹

Im Vergleich zu anderen Städten wurde Kleinsteinpflaster sehr spät eingesetzt. Die kleinen Basalt- oder Granitwürfel sind nicht in Reihen, sondern in Segmentbogen angeordnet. Zum einen war dieses Pflaster billiger als Granitreihensteine, zum anderen ist seine glatte Fläche mit sehr engen Fugen geräuschärmer zu befahren. Es wurde erstmals 1911 in der Theresienstraße, dann 1913 in der Hemmerleinstraße und für Traversen in der Schützen- und Steinertstraße verlegt. 1915 folgten die Kapellenstraße und 1919 der Kunigundendamm, der heute noch ebenso wie die Kleberstraße Kleinsteinpflaster besitzt.⁴²

⁴¹ ASB C 2 VI J 589/20 II.

⁴² ASB C 2 VI J 589/19.



Abb. 5: Nördliche Auffahrt zur Oberen Pfarre, Detail bergabwärts (E. Heil, 1995).

Ungefähr seit der Jahrhundertwende beklagten sich die Bamberger Bürger immer mehr über den Lärm von den Straßen und Plätzen, zumal einige neue Pflastermaterialien einen geräuschärmeren Verkehr verhiessen. Außerdem versprachen diese eine bessere Reinigung und eine längere Haltbarkeit. Hierzu gehörten Asphalt, Beton und Vulkanol, überdies Holzpflaster, welches ja seit 1843 in der Einfahrt der Residenz liegt und zwischen 1890 und 1915 angeboten, für Bamberger Straßen und Plätze erwogen, aber nicht mehr eingesetzt wurde.⁴³ Bis die anderen Materialien erprobt wurden, mußten die Bürger lange warten. Da man u. a. in München, Berlin und Brüssel höchst zufrieden mit der Asphaltierung war, wurde sie 1899 für den Grünen Markt und die Lange Straße als die lebhaftesten und lautesten Verkehrsflächen vorgeschlagen. Realisiert wurde dieses erste Ansinnen nicht.⁴⁴ Denn zum einen war Asphalt teurer als Steinpflaster, und zum anderen war eine Kanalisierung bereits vorgesehen, aber noch nicht durchgeführt, so daß nach dieser Maßnahme eine vollständige Erneuerung

⁴³ ASB C 2 VI J 589/20 (diskutiert 1890 für den Platz vor St. Martin und die Untere Sandstraße am Krankenhaus; 1911 für die Anpflasterung an die Straßenbahnschienen der Langen Straße; 1913 für Lugbank und Pfahlplätzchen).

⁴⁴ ASB C 2 VI J 19397.



Abb. 6: Grünert Markt um 1910 (Foto von Wilhelm Kröner, ASB BS 333 Grünert Markt).

der gesamten Asphaltdecke erforderlich geworden wäre. Unter diesen Umständen hätte man Asphaltplatten einsetzen können, die um 1900 von einer Kölner Firma – in Bamberg erfolglos – angeboten wurden.⁴⁵ Unermüdlich werden die Forderungen nach »geräuschlosem Pflaster« erhoben: vom Bürgerverein und vor allem von den Rektoren des Königlichen Alten Gymnasiums in der Jesuitenstraße, der Realschule in der Kapuzinerstraße und der Wunderburger Schule sowie vom Direktor des Krankenhauses in der Unteren Sandstraße. 1907 hatte man überdies geplant, das Tütschengereuther Pflaster der vorderen Hainstraße (zum Schönleinsplatz hin) zu beseitigen und die Strecke zu asphaltieren. Kostenangebote wurden eingeholt. Da neue Sinkkästen erforderlich wurden, stellte man die Asphaltierung bis 1908 zurück und bezog die Schießhausstraße in das Vorhaben ein. Schließlich sollte der Schönleinsplatz vorgezogen werden, um als erste asphaltierte Verkehrsfläche den »äußerst eleganten und noblen Anblick« zu bieten. Eine Fortsetzung dieses Belags in die Lange Straße hinein wurde erwogen. Jahr um Jahr wurde darüber beraten. Gegen die Asphaltierung sprachen die Kosten, die angeblich hohe Abnutzung an den Straßenbahnschienen und die

⁴⁵ ASB C 2 VI J 589/19.

geringe Haftung für die Fuhrwerke. 1911 erfolgte endlich die Asphaltierung der Jesuitenstraße (teilweise), der Hainstraße und 1914 des Schönleinsplatzes.⁴⁶ 1910 erprobte man Vulkanolplatten aus Eltmann in der Kettenbrückenstraße und an der Kreuzung zur Oberen und Unteren Königstraße. Sie erwiesen sich als geräuscharm, dauerhaft, rau und griffig, selbst für schwere Fuhrwerke befahrbar, doch an den Weichen der Straßenbahn lösten sie sich vom Betonuntergrund und nutzten sich stark ab. Für die Vulkanolpflasterung der Königstraße und der Langen Straße wurde daher empfohlen, neben und zwischen den Schienen Granit zu pflastern. Gegenüber Stampfasphalt konnten auch städtische Arbeiter leicht und billig Reparaturen ausführen.⁴⁷ Betonpflaster wurde 1910 erstmals in der Generalgasse und dem Zinkenwörth bis zum Schillerplatz sowie in der Jesuitenstraße vom Heumarkt bis zum Beginn der Asphaltstrecke verlegt. Die Dehnungsfugen zwischen den einzelnen Platten waren mit Asphalt ausgegossen. Andere Straßen folgten.⁴⁸

Nicht alle Bamberger Straßen und Plätze waren um die Jahrhundertwende bereits gepflastert. Zum Beispiel wurde am Jakobsberg 1890 eine Teilstrecke mit einer Fahrbahn neu gepflastert,⁴⁹ der Abschnitt stadtauswärts blieb als Chaussee mit einer gepflasterten Rinne bestehen. Auch der Jakobsplatz selbst behielt seine wassergebundene Decke. Zum einen schien es sinnvoll, mit der Befestigung zu warten, bis sich das Erdreich hinreichend gesetzt hatte. Ebenso wurde Straßenpflaster, das wegen der Kanalisation u.ä. aufgebrochen worden war, nicht sofort wieder geschlossen. Zum anderen war die Beschotterung ein vorerst billiges und schnelles Mittel, Wege befahrbar zu machen. Wohl wurde neuer Basaltschotter eingekauft, aber man verwandte für die oberste Schicht auch Tütschengereuther Kleingeschläge, das bei Umpflasterungen anfiel und nicht mehr für eine Wiederpflasterung taugte.⁵⁰ Da für einen guten Straßenzustand eine regelmäßige Aufschotterung erforderlich war, schien auf längere Sicht eine Pflasterung kostengünstiger zu sein.⁵¹ 1913 wurde beantragt, alle Chausseen mit Kleinsteinpflaster zu bedecken.⁵² Vielfach wurden über die noch unbefestigten Verkehrsflächen – vor allem in den neuen Wohnvierteln – Traversen gepflastert, um sie auch bei Regen passierbar zu halten.⁵³ 1908 führte über den kreisrunden Wilhelms-

⁴⁶ ASB C 2 VI J 589/20 II.

⁴⁷ ASB C 2 VI J 589/19 und 20 II (Jg. 1910 ff.).

⁴⁸ ASB C 2 VI J 589/19 und 20 II (Jg. 1910 ff.).

⁴⁹ ASB C 2 VI J 589/2 (Jg. 1904). Vergleiche die alten Photographien ASB BS 342 H1 B2 (Jakobsplatz) und ASB BS 3622/5 (A. Mahr, Jakobsberger Tor gegen 1880).

⁵⁰ ASB C 2 VI J 589/20 II (Eingabe des Bürgervereins vom 14. 12. 1906 mit Kommentaren).

⁵¹ ASB C 2 VI J 19397, Nachtrag für 1889.

⁵² ASB C 2 VI J 589/20 II: 1913/14 Etatberatungen. Die alte Chausseierung konnte unmittelbar als Unterbau dienen.

⁵³ ASB C 2 VI J 19397, Eingabe November 1900 (Klage über die Unpassierbarkeit der Schotterstraße vor dem Schützenhaus), Jg. 1890, 1892 ff.; ASB C 2 VI J 589/2 (Jg. 1895) und 589/20 II. (Jg. 1911, 1913 Traversen im Hain).

platz eine Pflasterfahrbahn von der Friedrich- in die Wilhelmstraße, die die Platzmitte in einer nahezu rechtwinkligen Kurve tangierte. Daher suchten die Fuhrwerke lieber den direkten Weg über die chaussierte Platzfläche und ruinierten diese. Eine Pflasterung des ganzen Platzes mußte aber aus Kostengründen unterbleiben. Seit 1913 verbanden schmale Traversen über den Platz hinweg die Bürgersteige der Friedrich- und der Augustenstraße. Die Fahrbahn dazwischen wurde aber nicht ausgepflastert. Ebenso blieb die Augustenstraße ohne festen Belag. An der Einmündung der gleichfalls ungepflasterten Urbanstraße in den Platz bestand bereits eine Traverse.⁵⁴ Eine billige Möglichkeit, Schotterstraßen eine widerstandsfähige, staubfreie und geräuscharme Oberfläche zu geben, bestand in der Teerung. 1913 hatte man einen Teil der Hainstraße geteert, doch war dieser erste Versuch wegen der schlechten Witterung mißglückt. Unter Hinweis auf die besten Erfahrungen andernorts wurden schließlich 1915 Vorbehalte gegen eine Teerung der verlängerten Hainstraße beiseite geschoben.⁵⁵

Seit den 1880er Jahren wurden vermehrt Trottoirs angelegt. Zunächst sind davon die bedeutendsten Hauptstraßen und neue Straßen betroffen, später werden auch die anderen Straßen mit Gehsteigen ausgestattet. Sie treten nun an die Stelle der alten Traufpflaster.⁵⁶ Jedes Jahr sah die Pflasterkommission bestimmte Straßenzüge für Trottoiranlagen vor, wofür aus dem Etat Randsteine aus Tütschengereuther Stein, dann aus Granit, später auch aus Beton angekauft wurden.⁵⁷ Zum Unterhalt der Trottoirs aber waren die Anlieger gepflasterter Straßen verpflichtet, wie schon eine Vorschrift von 1864 besagte.⁵⁸ Vermutlich kam die Stadt Bamberg angesichts des stärker werdenden Verkehrs dem Bedürfnis der Bürger nach sicheren, sauberen Fußwegen entgegen. Überdies suchte sie selbst darin Anschluß an Errungenschaften und Verschönerungen anderer Städte zu finden. Vielfach entstanden die Trottoirs im Zusammenhang mit der Um- oder Neupflasterung von Fahrbahn und Seitenstreifen oder der Anlage eines neuen Rinnenpflasters. In der Mehrzahl waren die Trottoirs mit Klinkerplatten belegt. Alte Aufnahmen⁵⁹ zeigen, daß dabei zwischen dem Gehweg vor den Hausfenstern und dem Hauseingang bzw. der Einfahrt in ein Anwesen unterschieden wurde: Glatte, bisweilen mit Diagonalfugen verlegte Platten kennzeichnen den Weg, wogegen geriefte oder in kleinere Quadrate unterteilte Platten den Zugang hervorheben. Gehwegplatten waren natürlich preiswerter als die stärker belastbaren Ein-



Abb. 7: Gehweg vor Mittelstraße 36 (E. Heil, 1995).

⁵⁴ ASB C 2 VI J 589/20 II (Jg. 1908, 1913) mit Planbeilage.

⁵⁵ ASB C 2 VI J 589/20 II.

⁵⁶ Eine 1903 entstandene Photographie zeigt, wie Traufpflaster und Bürgersteig mit Bordstein ineinander übergehen (ASB BS 333 Hinterer Graben 20–26).

⁵⁷ ASB C 2 VI J 19383 (Jg. 1885), 19394 (Jg. 1887), 19397 (Jg. 1888 ff.).

⁵⁸ ASB C 2 VI J 19397: Streitfall mit den Bürgern am Mittleren Kaulberg 1889, Randnotiz.

⁵⁹ Aquarell von Franz Hohle, Ansicht der Langen Straße: SBB M.v.O. A I 24. Vergleiche u. a. die Aufnahmen der Hauseingänge zu Kapuzinerstr. 16 (SBB G 19 V Bg 208), Austraße 1 (ASB BS 333).

fahrtsklinker. Die quadratischen Klinkerplatten von 35 cm Seitenlänge und 4 cm Stärke wurden zunächst aus Waldsassen, seit 1919 aus Nürnberg geliefert.⁶⁰ Mitunter liegen Gehweg- und Einfahrtplatten heute noch an ihrem Ort, zumeist aber hat man bei Umpflasterungen die Plattentypen vermischt (Abb. 7). Erst 1930 erwog man, Basaltmosaiksteine zur Gehsteigpflasterung einzusetzen.⁶¹ Viele Trottoirs waren auch nur beschottert,⁶² hingegen hatte der Evangelische Verein den Gehweg vor seinen Häusern an der Promenadenstraße um 1901 asphaltieren lassen.⁶³ Offene Rinnen, in denen das Regenwasser aus den Dachrohren zur Straße abfloß, querten einst die Trottoirs.⁶⁴ Heute sind solche Rinnen noch am Jakobsberg vorhanden, oft wurden sie beseitigt, doch weisen z. B. in der Kleberstraße Aushöhlungen in den Randsteinen auf die einstigen Gehwegrinnen hin.

Jede Zeit hat ihr eigenes Straßenbild entsprechend ihren Anforderungen und ihrer Nutzung des Straßenraumes hervorgebracht. Dabei diente dieser Raum nicht allein dem öffentlichen Verkehr, sondern wurde vielmehr den Funktionen gemäß aufgeteilt und gestaltet. Über Schweinestall und Dunggruben in der Kroatengasse wurde eingangs berichtet. Vor dem Anwesen Kunigundenruhstraße 12 bestand noch um 1900 ein umzäunter Vorgarten und verhinderte die Fortführung der Gehsteiganlage.⁶⁵ Überhaupt scheint man den Bereich vor den Häusern von jeher als zu den Anwesen gehörig angesehen zu haben. Hier wurden bis zum Ende des 19. Jahrhunderts Traufpflaster angelegt, um das Regenwasser von den Fassaden abzuweisen. Traufpflaster und gewölbte Fahrbahnen bildeten zusammen Rinnen aus, die das Oberflächenwasser ableiteten. Je nachdem, wie breit eine Straße bzw. Gasse war und ob sie einseitig oder beidseits bebaut war, wurden eine oder zwei Rinnen notwendig. Diese Rinnen wurden in der Regel von zwei Steinzeilen gebildet. Diese Art der Straßenanlage zeigt die alte Ansicht der Maternstraße, die 1880 neu gepflastert wurde (Abb. 8),⁶⁶ und sie ist heute noch in der Molitorgasse unterhalb von St. Stephan zu sehen. Da bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ausschließlich Keupersandsteine unterschiedlichen Formats in Reihen gepflastert wurden, ergab sich bei den Wölbungen der Straßendecke ein belebtes und doch wieder einheitliches Erscheinungsbild, da keine deutliche Trennung zwischen Trauf- und Wegpflaster durch unterschiedliche Materialien oder Verlegearten vorgenommen wurde.

Zunehmender Handel und Verkehr am Ende des 19. Jahrhunderts erforderten, die Fahr- und Marktbereiche stärker abzusondern, den Verkehr zu lenken und den Fußgängern eigene, geschützte Gehwege zuzuweisen. Randsteine begrenzten nun die

⁶⁰ ASB C 2 VI J 589/19 (Jg. 1909 ff.).

⁶¹ ASB C 2 VI J 589/19.

⁶² U. a. ASB C 2 VI J 19397: Oberer Stephansberg 1888; Heinrichsdamm 1890, Laurenziplatz 1895.

⁶³ ASB C 2 VI J 19397, Nota 2. 11. 1901.

⁶⁴ Aquarell von Franz Hohle, Ansicht der Langen Straße: SBB M. v. O. A I 24.

⁶⁵ Diesen Zustand dokumentiert eine Photographie in ASB BS 333.

⁶⁶ ASB C 2 VI J 19383 (Jg. 1880)..



Abb. 8: Matern (ASB BS 342 Matern H2B2).

Fahrbahnen, sollten das Ausgleiten der Fuhrwerke bei Eisbildung verhindern,⁶⁷ und zugleich ermöglichten sie die Anlage höher gelegener Trottoirs.

Viele Straßen erhielten eine mittlere Fahrbahn und Seitenstreifen, die mit unterschiedlichen Steinarten gepflastert wurden. Diese waren der jeweiligen Beanspruchung des Straßenteils angepaßt, was Pflasterausgaben einsparen sollte: Keupersandstein war zwar weicher und weniger dauerhaft als Granit und Basalt, aber in der Umgebung billiger zu gewinnen. So pflasterte man die härteren fremden Steine nur auf den stark beanspruchten Fahrbahnen in der Mitte der breiten Straßen. Die Seitenstreifen, die in den Marktstraßen vielfach als Handelsplatz dienten, erhielten Tüschengereuther Stein, der selten neu gebrochen, sondern oft aus Umpflasterungen gewonnen wurde. Die Straßenoberfläche war weiterhin gewölbt, jedoch war die Fahrbahn in der Mitte fast eben (was abhängig von der Steigung der jeweiligen Straße war), während sich die Seitenpflaster leicht zu den Wasserrinnen am Straßenrand bogen. Zeilensteine schieden Fahrbahn und Seitenpflaster. An die Seitenpflaster und Rinnenzeilen schlossen sich jetzt oftmals Hochbordsteine und Trottoirs an. Am augenfälligsten wurde die Trennung der drei Straßenspuren allerdings durch die unterschiedliche Materialwahl, die mit Farb- (z. B. dunkler Basalt und graubeiger Keupersandstein) und Formdifferenzen (regelmäßige, sogar würfelförmige Quader für die Fahrbahn, unregelmäßige, schmale Formate für die Seiten) einherging. Hinzu kamen die Klinkerplatten oder wassergebundenen Decken der Trottoirs. Ein lebhaftes Miteinander unterschiedlicher Beläge, Steinsorten, -formate und -farben bestimmte fortan das Straßenbild. Die Friedrichstraße (Abb. 3) hatte 1890 ihre 5 m breite Fahrbahn aus Granitwürfeln und ihre Tüschengereuther Seitenpflaster erhalten.⁶⁸ Am anschließenden Schönleinsplatz entstanden äußerst komplizierte Pflasteranschlüsse, da hier mehrere Straßen mit Fahrbahn- und Seitenpflaster einmündeten.⁶⁹ Die typische Straßenanlage des ausgehenden 19. Jahrhunderts – allerdings von bescheidenerem Ausmaß – dokumentiert auch die Aufnahme der Maternstraße (Abb. 8), und sie hat sich noch in der Auffahrt zur Oberen Pfarre erhalten (Abb. 4, 5).

Seit 1897 brachte das Schienennetz der Trambahn zahlreiche Änderungen mit sich. Zwischen den Schienensträngen entstand ein Reihenpflaster, das meist aus einem anderen Material als die Fahrbahnen der Fuhrwerke oder die Seitenpflaster hergestellt worden war, und bisweilen mit dem Diagonalpflaster der Fahrbahnen kontrastierte (Abb. 6). Da nun die Fuhrwerke den Schienen auswichen, nicht mehr die Fahrbahnmitte, sondern die Seitenpflaster benutzten und stark beanspruchten, mußte das Tüschengereuther Seitenpflaster mit dauerhafteren Materialien, zum Beispiel Granit,

⁶⁷ ASB C 2 VI J 19397 (Nachtrag für 1889).

⁶⁸ ASB C 2 VI J 19394 (Jg. 1889), ASB C 2 VI J 19397 (Jg. 1890; desgl. Wilhelm- und Peuntstraße, der Anschluß der Schützenstraße an die Friedrichstraße mit Basaltfahrbahn).

⁶⁹ Dies veranschaulicht eine Photographie des Platzes von A. Erhardt aus dem Jahr 1893 (ASB D 3001, HV 73).

umgepflastert werden.⁷⁰ Schließlich entfernte man die Seitenpflaster völlig.⁷¹ Als man 1910/11 die Königstraße und die Lange Straße mit Vulkanolplatten auslegen wollte, wurde empfohlen, neben und zwischen den Schienen Granit zu pflastern. Dies bewirkte, daß die Fuhrwerke die Granitstreifen mieden, weniger die Fahrbahn wechselten und den Rechtsverkehr einhielten.⁷²

Im wesentlichen blieb Bamberg bis zum Zweiten Weltkrieg eine Stadt des Steinpflasters. Erst danach setzten sich Asphaltstraßen durch. Viele Pflasterwege wurden mit Teer überzogen, dadurch ruhiger zu befahren und leichter zu reinigen. Hier und da »blinzeln« die Steine aus ihrer Teerdecke hervor. Zum Teil haben sich die Traufpflaster in schmaleren, gehstieglosen Straßen erhalten (z. B. Gasfabrikstraße), zum Teil reicht die Asphaltierung der Straßenfläche bis an die Hausfassaden (z. B. Frauenstraße). Eine jahrhundertealte Tradition drohte verlorenzugehen. Nur die Pflasterung des Dombergs war wohl nie grundsätzlich in Frage gestellt. Erst in jüngster Zeit besann man sich wieder auf die Pflasterung als ein Merkmal der Stadt, jedoch im zeitgemäßen Gewand: Der Grüne Markt, seit alters pulsierende Verkehrsader, wurde zur Fußgängerzone. Die Differenzierung von Fahrbahnen und Trottoirs, die das 19. Jahrhundert angelegt hatte (Abb. 6) und die auch in der Asphaltära der Nachkriegszeit weitgehend erhalten blieben, verlor ihre Berechtigung. Stattdessen entstand eine Fläche, die nun mit Riegeln und Kopfsteinen künstlich-kunstvoll gestaltet wurde.

Stadtpflaster macht müde – sagt man. Wer aber vom Domberg herab in das Zentrum der Inselstadt geht, der kann dabei auch ein interessantes Stück der Stadtgeschichte erlaufen: Bamberg's Pflastertradition seit dem Mittelalter bis in die Gegenwart.

⁷⁰ ASB C 2 VI J 19397: Beschluß vom 20. 1. 1898.

⁷¹ ASB C 2 VI J 589/20 II: z. B. 1910 in der Friedrichstraße.

⁷² ASB C 2 VI J 589/20 II.

Guido Rings

Dionysios I. Tyrann zwischen griechischer Polis und hellenistischer Monarchie

Zur historiographischen Reflektion Dionysios I. von Syrakus

Eine Auseinandersetzung mit den Quellen und ihren Problemen bildet bei der Behandlung Dionysios I. nahezu zwingend den Ausgangspunkt, da die Dürftigkeit der Überlieferung quellenkritische Aufgaben stellt, die bis heute nicht gelöst wurden. Im Mittelpunkt steht eine Beschäftigung mit Diodor von Agyrion, der seine große Weltgeschichte im Zeitalter des Caesar und des Augustus schrieb und mit den Bänden 13 bis 15 die einzig erhaltene zusammenhängende Darstellung zur Herrschaft des Tyrannen von Syrakus bietet. Diodor wird zur primären Sachquelle, da von den Zeitgenossen Dionysios I. im wesentlichen die Hellenika Xenophons erhalten sind, der den Tyrannen nur in Zusammenhang mit seinen Interventionen zugunsten Spartas erwähnt.¹

Von dem zeitgenössischen Philistos und den großen Historikern des späten 4. Jahrhunderts, Timaios, Ephorus und Theopomp, existieren nur noch Fragmente. Dies ist umso bedauerlicher, als Diodors historiographische Leistung eher gering ist: Seit Niebuhr wurden ihm wiederholt »sklavische Abschreiberei, chronologische Ungenauigkeit und gedankenlose Wiederholungen, Widersprüche und Inkongruenzen« vorgeworfen,² was Anlaß zu der Schlußfolgerung gibt, daß der Wert von Diodors Werk denjenigen seiner Quellen kaum überschreitet und die Suche nach diesen Quellen umso dringlicher erscheinen läßt. Lange Zeit dominierend war die auf Nissen (1863)

zurückgehende, von Volquardsen (1868) ausgeführte Einquellentheorie, nach der Timaios die einzige Quelle für Diodors sizilische Geschichte gewesen sei. Gegenpositionen haben etwa Laqueur (1936) als Begründer einer Zweiquellentheorie und Drews (1962) mit der Argumentation für eine Vielquellentheorie bezogen. Meister (1990) folgt weitestgehend der Darstellung von Stroheker (1958), wenn er formuliert, daß Diodor »im allgemeinen eine Haupt- und eine Nebenquelle (manchmal auch mehrere Nebenquellen)« verwendet hat und daß der Tyrannengegner Timaios von Tauromenion die Hauptquelle für die Bücher 13 und 14 gewesen sein dürfte.³ Als Hauptquelle für Buch 15, das die beiden letzten Jahrzehnte der Herrschaft Dionysios resümiert, ist Ephorus von Kyme⁴ oder auch Theopomp von Chios⁵ anzunehmen. Eine Nebenquelle für die Bücher 13 und 14 ist der dort mehrfach zitierte Ephorus; für Buch 15 ist es entweder Ephorus oder Theopomp.

Sanders These, nach der Diodor für die Bücher 13 und 14 den Tyrannenanhänger Philistos unmittelbar als Hauptquelle benutzt haben soll,⁶ bleibt unzureichend belegt und ist auch wegen der dionysiosfeindlichen Tendenz des Diodorberichtes kaum nachzuvollziehen.⁷ Als Hauptquelle von Timaios ist Philistos indirekt von Diodor rezipiert worden. Dafür sprechen zahlreiche, auf politische und militärische Sachkunde des Philistos zurückgehende Textstellen in der Diodorschen Weltgeschichte, wie etwa die zum

Mauerbau von Syrakus. Die insgesamt äußerst tyrannenfreundliche Erzählung wurde von Timaios freilich nicht zuletzt durch eine Vielzahl tyrannenfeindlicher Anekdoten rhetorisch-propagandistisch in das Gegenteil verzerrt. Timaios kann zudem ein mitunter extremer sizilischer Patriotismus und ein fanatischer Haß gegen die Karthager nachgewiesen werden. Alle drei Charakteristiken setzen sich im Geschichtswerk Diodors fort, der als Sizilianer Timaios Abneigung gegen die Fremdherrschaft der »barbarischen« Karthager teilt und deren Perspektive auch über Timaios Vorlage hinaus⁸ insgesamt sehr einseitig verkürzt.

Auf der Grundlage einer solch unsicheren Quellenlage haben nur wenige Historiker das Wagnis einer zusammenhängenden Darstellung zur Gestalt und Geschichte des Tyrannen von Syrakus auf sich genommen. Als Standardwerk gilt bis heute Strohekers »Dionysios I.«, das auf 263 Seiten ein sehr ausführliches Bild der Tyrannenherrschaft erstellt und diese in dem strukturanalytisch ausgerichteten siebten Kapitel klar und prägnant in die Geschichte der griechischen Staatenwelt einordnet.⁹ Der Zeitraum von Dionysios Machtergreifung im Jahre 405 bis zur Konsolidierung dieser Macht vollzieht sich nach Stroheker in Formen, die der älteren griechischen Tyrannis immanent sind. Im großen Karthagerkrieg (398–392) erweist sich Dionysios dann als durchaus moderner, rational planender Stratege, der sich eines mit neuester Kriegstechnik ausgerüsteten Söldnerheeres zum Aufbau einer Territorialherrschaft bedient. Als »modern« im Sinne einer Wegbereitung für das hellenistische Zeitalter wird auch die monarchische Auffassung und Form der Herrschaft charakterisiert, die in einer einmaligen dynastischen Vererbung kulminiert. Die Absicherung des Territorialgebildes durch einen Krieg gegen den Italiotenbund (390–386) und zwei weitere Kriege gegen die Karthager im westlichen Sizilien (382–374; 368–367) gelang jedoch nur rudimentär.

Das Verfehlen des spätestens nach der Schlacht von Kabala (375?) offiziell deklarierten

Kriegsziels der Vertreibung aller Karthager von Sizilien und den bei allen nachträglichen monarchischen Legitimierungsversuchen doch letztendlich illegitimen Charakter der Tyrannis akzentuiert Stroheker als Hauptgründe für den geringen Fortbestand von Dionysios Herrschaft nach dessen Tod. Seine Tyrannis blieb in ihrer Mittelstellung zwischen der späten griechischen Poliswelt und dem monarchischen Territorialstaat des Hellenismus trotz der 38jährigen Regierung Dionysios I. ein labiles Konstrukt.¹⁰ Wie bereits die frühe griechische Tyrannis war auch sie primär von persönlichen Charisma des Machträgers abhängig und die schwachen Nachfolger Dionysios I. erwiesen sich als unfähig, das entstandene Machtvakuum auszufüllen.

Sowohl der nationalsozialistisch schwer belastete Althistoriker Helmut Berve als auch der jüdische Forscher Moses Finley folgen Stroheker in diesen Grundzügen seiner Darstellung, setzen aber in Übereinstimmung mit ihren individuellen Lebensläufen grundlegend verschiedene Akzente. Während sich Berve, nach Christ »der Historiker des griechischen Herrentums«,¹¹ primär staatsrechtlich-politisch für das Verhältnis von Tyrannis und Polis interessiert,¹² betont

¹ *Diodorus of Sicily*, Englische Übersetzung von C. H. Oldfather, 12 Bde., Bd. V und VI: Bücher 13–15, London 1963, S. 368 f., 372, 387.

² Vgl. K. F. Stroheker, *Dionysios I. Gestalt und Geschichte des Tyrannen von Syrakus*, Wiesbaden 1958, S. 13; K. Meister, *Die griechische Geschichtsschreibung: von den Anfängen bis zum Ende des Hellenismus*, Stuttgart 1990, S. 176, 180.

³ Vgl. K. Meister (s. A.2).

⁴ Vgl. ebda., S. 179.

⁵ Vgl. K. F. Stroheker (s. A.2), S. 14.

⁶ Vgl. J. L. Sanders, *Diodorus Siculus and Dionysios I. of Syracuse*, in: *Historia* 30 (1981), S. 394–411.

⁷ Vgl. hierzu K. Meister (s. A.2), Anm. 133, S. 218.

⁸ Vgl. *Diodorus of Sicily* (s. A.1), XV, 15.3.

⁹ Vgl. K. F. Stroheker (s. A.2).

¹⁰ Auf eine solche Mittelstellung verweist auch L. J. Sanders, *Dionysios I. of Syracuse and the origins of the ruler cult in the Greek world*, in: *Historia* 4 (1991), S. 275–287. Dionysios I. wird hier neben dem Spartaner Lysander, dem Sieger von Aigospotamoi, als Mitbegründer des bei Alexander dem Großen ausgeprägten hellenistischen »Führerkultes« dargestellt. Damit sind die klassischen Polisgemeinschaften überwunden, zu denen Sanders formuliert: »The chance of an individual in such societies excelling to the point where his person could lay claim to divine status were exceedingly slim«; ebda., S. 279.

¹¹ K. Christ, *Neue Profile in der alten Geschichte*, Darmstadt 1990, S. 179.

¹² Vgl. H. Berve, *Die Tyrannis bei den Griechen*, 2 Bde., München 1967. In diesem seinem Standardwerk betont Berve, S. 236ff., die Doppelstellung des Dionysios zwischen »strategos autocrator« und »tyrannos«, die in Korrelation mit der skrupellosen Ausschaltung der Oligarchen die Ungesetzlichkeit antiker

Finley aus geradezu humanistischer Perspektive den »Preis, der an Menschenleben und Menschenglück dafür zu zahlen war« und der »sich nicht ermesen« ließe.¹³ Das Entstehen einer Tyrannis ist bei Berve »Symptom« tiefgreifender Krisen, derjenigen nämlich, die sich bei der Auflösung des Gefüges der archaischen Adelswelt einstellte, und jener, welche durch die innere Zersetzung der Polis hervorgerufen wurde.«¹⁴ Finley hingegen verweist besonders auf »demagogische Methoden«, mit deren Hilfe auch Dionysios I. nach dem Vorbild älterer Tyrannen an die Macht gelangt sei.¹⁵

Abgelehnt wird die antike Tyrannis des Dionysios von beiden Historikern. Der von dem spartanischen Gemeinschaftswesen begeisterte Berve bemängelt jedoch primär »die Vergewaltigung eines sich selbst seine staatlichen Lebensformen setzenden autonomen Gemeinwesens durch einen einzelnen machtgerigen Menschen.«¹⁶ Der von der direkten Demokratie der athenischen

Polis eingenommene Finley klagt demgegenüber vor allem über die Degradierung der »Bürger« zu »Untertanen« und schließt seine Darstellung Dionysios I. mit einem Verweis auf die seit seiner Herrschaft wieder zu konstatierende Heuchelei bei den Volksversammlungen: »Das waren bloße Finten im Spiel um die Macht, angewandt von Abenteurern, wenn es ihren Zwecken diene. In Wirklichkeit trafen diese Abenteurer und ihre bewaffneten Söldner die Entscheidungen, nicht die Bürger, die in der Volksversammlung ihre Stimme abgaben.«¹⁷

Berve deutet abschließend seine Identifikation mit dem Nationalsozialismus an, wenn er der wegen ihres individualistischen Charakters abgelehnten antiken Tyrannis das ungleich günstigere Bild des »modernen Tyrannen als dem Exponenten einer Massenbewegung« gegenüberstellt. Hier erkennt sich nach Berve die Masse wieder, und zwar so, »daß sie sich selbst zu gehorchen meint.«¹⁸

Tyrannis besonders verdeutlicht. Das Charakteristische seiner Herrschaft ist aber der Übergang zur Monarchie, nicht die oberflächliche Verdeckung der Tyrannis durch Beibehaltung verfassungsmäßig legitimer Titel.

¹³ M. Finley, *Das antike Sizilien*, München 1979, S. 103.

¹⁴ M. Berve, *Wesenszüge der griechischen Tyrannis*, in: *HZ* 1954, S. 4.

¹⁵ M. Finley (s. A 13), S. 103.

¹⁶ H. Berve (s. A 14), S. 5.

¹⁷ M. Finley (s. A 13); S. 116.

¹⁸ H. Berve (s. A 14), S. 19.

Autoren

ELISABETH HEIL (1963); Studium der Kunstgeschichte, Geschichte und Philosophie an der Universität Würzburg. 1933 Promotion über »Fenster als Gestaltungsmittel an Palastfassaden der ital. Früh- und Hochrenaissance«, danach Volontariat beim Bayer. Landesamt für Denkmalpflege. Neues Forschungsvorhaben zur Architektur- und Gartengestaltung des 19.–20. Jahrhunderts.

JÖRG STABENOW (1963); Studium der Kunstgeschichte, Geschichte und Evangelischen Theologie in Hamburg und München. Arbeitsgebiete: Architekturgeschichte, Städtebau und Denkmalpflege. Zuletzt erschienen: »Joze Plecnik. Städtebau im Schatten der Moderne«, Braunschweig 1996. Arbeitet am Landesamt für Denkmalpflege Sachsen in Dresden.

JÜRGEN TRIMBORN (1971); Studium der Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft, Kunstgeschichte und Germanistik an der Universität Köln. Februar 1997 Promotion in Kunstgeschichte: »Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum. Ein Blick auf die Denkmalproblematik in der Bundesrepublik Deutschland aus denkmalpflegerischer und medienwissenschaftlicher Sicht«. Mehrere Fachveröffentlichungen zum gesellschaftlichen Umgang mit Denkmälern.

KONRAD TYRAKOWSKI (1945); Privatdozent für Kulturgeographie an der Katholischen Universität Eichstätt; Promotion 1974 zur Entwicklung ländlicher Siedlungen in Mexiko; Habilitation 1986 zur andalusischen Binnenkolonisation in der Franco-Zeit. Aktuelle Arbeitsschwerpunkte: Tourismus und historische Landesentwicklung in Mexiko, Wasserprobleme und Naturparke in Spanien.

Besprechungen

HARALD BODENSCHATZ, »Der rote Kasten«. Zu Bedeutung, Wirkung und Zukunft von Schinkels Bauakademie, Berlin: TRANSIT Buchverlag 1996, zahlr. Abb., 112 S., DM 28,-.

»Der rote Kasten« – Welch eine despektierliche Benennung einer Ikone der deutschen Architekturfunktion, der Schinkelschen Bauakademie. Seit seinem Abbruch Anfang der 60er Jahre ist dieses Gebäude für die Fachgenossen zum Mythos geworden – offenbar gerade für jene, die es nie haben sehen, bestenfalls seine Hülle aus Publikationen kennen. Nach dem Wegräumen des realsozialistischen Staates und dessen Außenministerium scheinen die Voraussetzungen geschaffen, daß nun endlich die »zentrale Sehnsucht vieler Fachleute« (Bodenschatz) nach der Schinkelschen Bauakademie möglichst durch einen originalgetreuen Wiederaufbau gestillt werden kann. Die politische Entscheidung für den Wiederaufbau ist gefallen, doch wie, wofür und vor allem wann, dies steht in den Sternen. Es fehlt an Geld und tragfähigen Konzepten.

Es gibt kaum ein anderes Bauwerk, das in seiner ursprünglichen Konzeption Bauwerk und Institution zugleich, in Konstruktion, Gestalt, Bildprogramm und Ausführung so programmatisch war und im Bewußtsein der gegenwärtigen Fachwelt mit seinem Architekt so eng verknüpft, fast schon synonym gesetzt wird wie die Bauakademie. Die Bauakademie gilt heute für Anhänger der verschiedensten Architekturströmungen als Produkt eines Genies, als zukunftsweisend und rational, als Meilenstein der Moderne und des industriellen Bauens, gar als »revolutionäres Bauwerk«. Dabei war dieses Bauwerk bei näherem Hinsehen in seinem konstruktiven System und in der Verwendung konstruktiver Elemente, auch in seiner Ästhetik weit weniger rational,

modern oder revolutionär als viele seiner englischen Vorbilder. Abgesehen von den Urteilen der Hagiographen Schinkels und seines Werkes waren die Wertschätzungen, die die Bauakademie bei den Fachgenossen und in der Öffentlichkeit genoß, in der Vergangenheit weit widersprüchlicher als heute (vgl. Bodenschatz, 24 ff.). Für Bodenschatz ist die Bauakademie ein »Beispiel für das Auseinanderklaffen der Wahrnehmung innerhalb der Fachwelt« sowie »zwischen Teilen der Fachwelt und den Stadtbürgern« (31).

Die Entstehung des Bauwerks Bauakademie aus den Niederungen seines Zwecks und seiner Nutzung stellt eine wesentliche Voraussetzung für seine Erhebung zum Kultobjekt der interessierten Fachöffentlichkeit dar. Die untrennbare Koppelung des Bauwerks mit seinem »Schöpfer« verweist »auf die direkten Bezüge zwischen Genius und genialem Werk« (59). Seit sich auch in der jüngeren Architekturgeneration die traditionelle Auffassung durchgesetzt hat, daß die eigentliche Produktivkraft des Entwerfens die Intuition des »schöpferischen Subjekts« sei, haben der Geniekult und die Heldenverehrung Konjunktur. Für jemanden, der einer Generation angehört, die einmal aufgebrochen war, um Autoritäten zu stürzen und Mythen aufzuklären, ist es schon amüsant, die Fachgenossen bei ihren Kniefällen vor dem »Genie« Schinkel und dessen »genialem Werk« zu beobachten. Bemerkenswert ist dabei, daß ihre Ehrenbezeugungen einem preußischen Spitzenbeamten gelten, einem arbeitswütigen Kontrolleur und »ästhetischen Zuchtmeister« (Bodenschatz) der Baukultur im Dienste eines »trüb reaktionären« Staates, der bei seinen Zeitgenossen, vor allem bei jenen, die er kujannte, sicherlich nicht ungeteilte Zustimmung fand.

Der vorliegende Essay von Harald Bodenschatz ist eine überarbeitete und erweiterte Fas-

sung der Antrittsvorlesung des Autors als Professor für Architektur- und Planungssoziologie an der Technischen Universität Berlin im Dezember 1995. Im Mittelpunkt dieser Abhandlung über die Bauakademie stehen nicht nur das Bauwerk, seine städtebauliche Einordnung und Bedeutung. Bodenschatz legt größten Wert auf die »Verarbeitung« jenes Ereignisses, das Platz »für die Wiederaufstehung der Schinkelschen Bauakademie« geschaffen hat, des Abbruchs des DDR-Außenministeriums, und auf die Aufarbeitung der »Geschichte der Institution Bauakademie, (der) Geschichte der Nutzungen des Bauwerks und ihrer Wirkungen«, die seiner Meinung nach ebenso wie der »Blick auf Gestalt und Material des Bauwerks« für die »Legitimation des Wiederaufbaus« erforderlich sei. Darüber hinaus sind seine Beobachtungen und Interpretationen der vergangenen und gegenwärtigen Rezeption der Bauakademie und deren »Schöpfer« Schinkel von zentraler Bedeutung für den gesamten Argumentationsgang. Für ihn war die Bauakademie keineswegs eine »Einrichtung des Bürgertums, (eine) frühe Manifestation des bürgerlichen Individualismus oder gar (eine) Verkörperung demokratischer Ansätze«; sie war eine »Bildungsanstalt für künftige preußische Staatsbeamte und oberste Baubehörde«, in ihrer architektonischen Selbstbezogenheit eine »geschlossene Anstalt« und damit eine »ideale Architektur eines bürokratischen Staates« (65).

Die Aktivitäten für und wider den Wiederaufbau der Bauakademie sind nach Auffassung des Autors entscheidend geprägt durch die praktischen Folgewirkungen der Reduktion der Bauakademie auf das »kultische Konstrukt Schinkelsche Bauakademie«: Es geht fast ausschließlich nur um den Wiederaufbau des Gebäudes, der als Chance einer positiven Formung »eine(s) entscheidenden Baustein(s) des neuen Zentrums der deutschen Hauptstadt« (7) begriffen wird. In diesen Auseinandersetzungen spiegeln sich die »Ost-West-Zerrissenheit der Berliner Fachwelt« wider (80). Bodenschatz beläßt es nicht bei Darstellungen, Beobachtungen und Analysen vergangener und gegenwärtiger Ereignisse und Akteure und überwindet die traditionelle Selbstbeschränkung der Soziologie. Er bezieht in der

Wiederaufbaudiskussion Position und mischt sich in strategische Diskussionen ein. Er entwirft in Auseinandersetzung mit den diskutierten Optionen »programmatische Perspektiven einer europäischen Bauakademie« einmal hinsichtlich des Baus und der Institution und zum anderen hinsichtlich ihrer städtebaulichen Bedeutung für eine Neubestimmung und Neuinterpretation des »Berliner Zentrums« (94 ff.). Der Autor ist sich angesichts der leeren öffentlichen Kassen und des relativ geringen Interesses potentieller Investoren durchaus bewußt, daß seine Vorschläge kaum Realisierungschancen haben. Eine Situation ist entstanden, in der der Abbruch des DDR-Außenministeriums und der erwünschte Wiederaufbau der Bauakademie immer weiter auseinanderklaffen. Es ist zu erwarten, daß die provisorischen Grüngestaltungsmaßnahmen für längere Zeit Bestand haben werden.

Ein gut gemachtes, reich bebildertes und lesbares Büchlein liegt hier vor. Es macht Spaß, darin zu blättern und zu lesen. In ihm bleibt trotz aller praktischer und pragmatischer Wendungen glücklicherweise das Aufklärungsinteresse des Autors noch deutlich sichtbar. Aufklärung tut auch not in einer Zeit, in der »Unübersichtlichkeiten« und alte wie neue Mythen zu dominieren scheinen.

Berlin

Erich Kanter

TILMAN HARLANDER, *Zwischen Heimstätte und Wohnmaschine. Wohnungsbau und Wohnungspolitik in der Zeit des Nationalsozialismus*, Basel: Birkhäuser 1995 (Stadt-Planung-Geschichte, Bd. 18), 87 Abb., 344 S., DM 86,-.

1945, als der grausame Spuk vom »Tausendjährigen Reich« vorbei war, hat man mitnichten mit allen Entwicklungen, die in den 12 Jahren zuvor geprägt wurden, gebrochen. Zögerlich nur wird dies in den verschiedenen Disziplinen als Tatsache anerkannt. Um so besser, wenn es auch in bislang unterbewerteten Bereichen Ansätze der kritischen Reflexion gibt: »Zwischen Heimstätte und Wohnmaschine« lautet der Titel eines

Buches von Tilman Harlander, das induktiv verdeutlicht, daß der Nationalsozialismus gerade kein geschlossenes ideologisches System, sondern eine Vielzahl widersprüchlicher, teils bloßer propagandistischer, teils erstzunehmender Ideologiefragmente der verschiedensten Akteure und Institutionen hervorgebracht hat. So läßt eine Facette – das Thema Wohnungsbau – gleichsam die Umriss eines komplexen und zersplitterten Ganzen – die Ära des Nationalsozialismus – erahnen.

Zunächst einmal ist es durchaus überraschend, daß ein vermeintlich nebensächliches Politikfeld sich als heiß umkämpft erweist. Machträger wie Robert Ley mit seiner »Deutschen Arbeitsfront« (DAF), der Parteiideologe und Siedlungs»experte« Gottfried Feder, der »Generalbevollmächtigte für die Bauwirtschaft« und Rüstungsminister Fritz Todt, »Hitlers Architekt« Albert Speer, schließlich auch Martin Bormann und andere rivalisierten mit ganz unterschiedlichen Konzepten um ihren Einfluß auf die angestrebte »totale« Wohnungspolitik. Anfangs dominierte die DAF. Sie entwickelte eine »gegen »Plutokratie« und »Zinskapital« gerichtete Vision eines totalitären Sozialstaates, der die ganze Gesellschaft in den Griff seiner totalen Fürsorge – und Kontrolle – nehmen sollte«. Doch selbst Leys NS-Jargon (»Der Wohnungsbau muß zum Schutzwall gegen Vergreisung, fremdvölkische Unterwanderung und soziales Elend werden«) kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß von ihm, gestärkt durch seine zusätzliche Rolle als »Reichskommissar für den sozialen Wohnungsbau«, eine Politik verfolgt wurde, die letztlich bruchlos in die Nachkriegszeit hinüberleitete.

Die Auseinandersetzungen im Vorfeld des Führererlasses vom 15. November 1940 »zur Vorbereitung des deutschen Wohnungsbaus nach dem Kriege« markierten dabei eine der wichtigsten Weichenstellungen überhaupt. »Im Kern wurde um ein neues Konzept von Sozialstaatlichkeit im Wohnungsbau gerungen, wobei auf der einen Seite die estatistisch-planwirtschaftlichen Konzepte der DAF und auf der anderen Seite die eher marktwirtschaftlich orientierten Vorstellungen der Ministerialbürokratie und der etablierten Kräfte der Wohnungswirtschaft und

des Kreditwesens standen.« Und im Ergebnis, meint Harlander, hieß das: »So unterschiedlich die Ausgangsposition in den Beratungen auch waren, im Ergebnis vollzog sich schließlich bei allen weiterbestehenden Differenzen doch eine bemerkenswerte Annäherung in der Problemperzeption und ein gewissermaßen »modernisiertes« Konzept technokratischer Sozialstaatlichkeit im Wohnungsbau, in dem die Konturen der wohnungspolitischen Weichenstellung der 50er Jahre in vielfältiger Weise vorgezeichnet waren.«

Geprägt von einem »reaktionären Modernismus«, offenbart die nationalsozialistische Wohnungspolitik sich vielgestaltiger und widersprüchlicher, als es verbreitete Klischees vermuten lassen. Mehr als eine Propagandafloskel kann der »einheitliche Wille im neuen deutschen Bauschaffen« nicht gewesen sein. Die Erkenntnis, daß man es unterhalb einer Ebene exemplarischer, gewissermaßen parteioffizieller und damit dominierender Architektur mit einer Vielfalt konkurrierender und koexistierender Stilrichtungen zu tun hatte, wird man auch auf den Wohnungs- und Siedlungsbau übertragen müssen, der häufig allzu pauschal dem »Heimatschutzstil« zugeschlagen wird. Was die Lektüre verdeutlicht, ist nicht mehr und nicht weniger, als der Wandel vom Siedlungsideal zu den Konzepten eines normierten und rationalisierten Massenwohnungsbaus. Um Architektur ging es dabei allenfalls als Folie, als willfähiges Verpackungsmaterial, um diejenigen Inhalte, die nicht mit den proklamierten Idealen von der »eigenen Scholle« übereinstimmten, zu verkleistern.

Mitunter wurde man aber auch sehr deutlich. So formulierte der Finanzexperte Mössner 1943 in einer Denkschrift: »Eine Rekordproduktion zu sinkenden Kosten bei niedrigen Reinerträgen ist aber praktisch nur auf dem Wege rücksichtsloser Rationalisierung und Einsparung aller Eigenenergien der in der Wohnungswirtschaft lebendigen Kräfte erreichbar.« Und der Planer Schönbein sekundierte: »Allerdings müßten hierzu neben den technischen und den organisatorischen auch die notwendigen psychologischen Voraussetzungen geschaffen werden. In gewisser Weise kann in diesem Punkt sogar Amerika als Vorbild dienen.« In diesem Punkt herrschte –

ausnahmsweise einmal – Einigkeit bei den beteiligten Stellen, wobei Speer weitaus kompromißloser noch als Ley die Rationalisierung als Kern des neuen Wohnungsbaus definierte. Und im gleichen Maße, wie Modernisierungsbestrebungen die Oberhand bekamen, erfolgte eine Demontage der Kleinsiedlung, der völkischen Angeridylle als propagiertem Modell. Solche Ideale schien man nun lediglich zu bemühen, um die »ideologische und programmatische Wende zu einem industriell gefertigten Wohnungsbau« zu flankieren. Und der Heimatschutz, der der befürchteten »Uniformisierung« und »kalten und seelenlosen Technisierung und Mechanisierung« des Wohnungsbaus entgegenwirken wollte, war bereits 1942 kein vollwertiger Gegner mehr.

An dessen Stelle trat ein ganz anderes Problem. Konfrontiert mit den Folgen des Luftkrieges, war man ab 1943/44 zum massenhaften Bau von primitiven Behelfswohnungen gezwungen. Und auch diese wollten legitimiert sein: »Die großstädtischen Bequemlichkeiten wie Gasherd, Sammelheizung und Wasserzapfstellen im Haus« hätten ohnehin, so hieß es in einschlägigen Verlautbarungen, »vielfältige Nachteile, die nun der Krieg ans Licht bringe: Sie machen unselbständig, sie verweichlichen; die Abhängigkeit von solchen Bequemlichkeiten verdirbt den Widerstandswillen und die Fähigkeit zur Selbstbehauptung in Kriegsnotzeiten.« So blieben zwar die unmittelbaren Wirkungen der Rationalisierung sehr beschränkt. Gleichwohl beförderten und befestigten diese Planungen aber »die weitere Entkommunalisierung und Zentralisierung des Wohnungswesens, eine Tendenz, die sich auf Jahrzehnte hinaus als stabil erweisen sollte«.

Der Dualismus zwischen Partei und Staat in der Frage des Wohnungsbaus sowie die Vielzahl der Beteiligten schafften ein heterogenes Aktionsfeld. Die sich daraus ergebenden Interessenkonflikte und der – auch und besonders für die Nachkriegszeit folgenreichen – »partielle Modernisierungsprozeß« wird vom Autor exzellent (und auf der Basis neuerschlossenen Quellenmaterials) dargestellt. »Gerade in einem Bereich, der zunächst programmatisch durch so dezimiert antimoderne Zielsetzungen geprägt war wie das Wohnungs- und Siedlungswesen«, so stellt Har-

lander fest, »setzten sich bei einem maßgeblichen Teil der NS-Elite nach und nach Positionen durch, die mit der Entwicklung der Wohnung zu einem Massengut zugleich auf die Ausdehnung sozialstaatlicher Zentralisierung und Regulierung, die Förderung des Massenwohnungsbaus und rationalisierte Formen der Bauproduktion drängten.« Harlanders Buch trägt dazu bei, mit dem Mythos von der Voraussetzungslosigkeit nationalsozialistischer Politik aufzuräumen.

Berlin

Robert Kaltenbrunner

HANS MOMMSEN / MANFRED GRIEGER, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf: Econ 1996, 960 S., DM 78,-.

MommSEN – bekannt für seine umfassenden Studien zum Dritten Reich – veröffentlichte kurz vor dem Jahreswechsel 96/97 seine Studie über die Geschichte des Volkswagenwerkes, in der wir über die Entstehung der Idee des Volkswagen und über das Werk und die »Stadt des KdF-Wagens«, über die typischen Machtstrukturen im Bereich Wirtschaft, über das bedenkenlose Finanzierungsgebaren der Betreiber des Projektes »Volksmotorisierung« und über die »Amoralität« Porsches in der Ausnutzung seiner speziellen »Connections« zu Hitler berichtet wird. Durch die Verknüpfung der Geschichte der Belegschaft und der ausländischen – vor allem italienischen – Arbeiter als Leiharbeiter und Zwangsarbeiter aus dem »Osten« sowie der KZ-Arbeiter mit der Darstellung der Bemühungen um die Massenproduktion eines Kleinwagens und allen gleichzeitigen technischen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen von 1937 bis 1950 entstand eine neuartige, manchmal schwer lesbare Gesamtschau eines Zeitraumes unserer Vergangenheit, der uns noch immer nicht kalt läßt.

Bedenkt man, daß Hitler im Ganzen »nur« 12 Jahre herrschte, und daß die vorliegende Untersuchung einen Zeitraum von über 9 Jahren beanspruchte, wird die neue Dimension dieses Buches deutlich. Hält man das 1,8 kg wiegende

Buch in Händen, erhofft man sich selbstverständlich Klärung vieler Fragen, die man dazu nicht beantworten konnte. Alle bedeutenden Archive, eine Unzahl von Interviews Beteiligten, sämtliche zum Komplex beitragenden Dissertationen werden als Quellen angegeben: Eine Breite des Materials, die der Breite des Themas würdig ist. So taucht man in dieses gewichtige Buch: Die Idee eines modernen, zeitgemäß vertikal organisierten, auf Massenherstellung eines neukonzipierten Pkw ausgerichteten Werkes geht zwar nicht auf Hitler zurück – ähnlich den parallel dazu entstehenden Autobahnen – wurde von den Nazis aber propagandistisch geschickt genutzt. Die Widerstände der Automobilindustrie half der Auto- und Porsche-begeisterte Diktator zu überwinden.

Doch ohne Arbeiter konnte die Produktion im Werk nicht geschehen. Eine neue Stadt sollte das sogar nach Weltmaßstäben riesig geplante Werk ergänzen. Die Stadt – heute Wolfsburg genannt – wurde, soweit es die Kriegsvorbereitungen Hitlers (Westwallbau – Rüstungsforcierung mit dem Vierjahresplan – Besetzung der Tschechoslowakei und »Anschluß« Österreichs) und der von ihm ausgelöste Zweite Weltkrieg zuließen, gebaut.

Eine neue Sicht der städtebaulich-architektonischen Planungen von Werk und Stadt stand für Mommsen mit Sicherheit nicht im Mittelpunkt seiner Untersuchung. Einige neue Details zum Raumordnungsverfahren für den Standort von Werk und Stadt beweisen erneut das skrupellose Umgehen der vom Dritten Reich verordneten gesetzlichen Vorschriften, sobald es sich um erhofften Machtzuwachs handelte, andererseits aber auch das unerbittliche Gegeneinander der um die Gunst Hitlers konkurrierenden Satrapen.

Der erste Entwurf für eine »Neue Stadt bei Fallersleben« von drei Braunschweiger Hochschulpromovierten wird zwar erwähnt, jedoch ohne Nennung der Namen (Hertzog, Flesche und Gerstenberg) ihrer Fachgebiete (Siedlungsplanung, Hochbau und Eisenbahnwesen) und ohne Eingehen auf die Gründe für das Verwerfen dieses Entwurfs durch die Initiatoren des Werkes. Über die dann in Angriff genommene Stadt wird allerdings höchst Gegensätzliches berichtet. Zu

Beginn heißt es: »Die Stadt gelangte über Entwurfszeichnungen nicht hinaus« (S. 176). Nur 100 Seiten danach wird berichtet: »1943 waren in der KdF-Stadt 3500 Wohnungen verfügbar«, was immerhin nach damaligen Maßstäben ca. 11 000 Einwohner in fertiggestellten Teilen der Stadt waren. Auf Seite 740 wird zwischen den beiden zitierten Aussagen vermittelt: »Die gigantischen Pläne für eine autogerechte Großstadt, mit denen Peter Koller die Gunst Albert Speers und Adolf Hitlers gewonnen hatte, blieben Stückwerk.« Und einige Seiten weiter wird von der »idyllischen Stadtplanung Kollers« gesprochen. Das verlangt nach Korrektur.

Abgesehen vom Wort »autogerecht«, das der Stadtplaner Reichow erst Anfang der fünfziger Jahre erfand (und das dann – wie man sieht – gründlich mißverstanden wurde), war gerade Peter Koller kein – wie Mommsen ihn bezeichnet – »typischer NS-Aufsteiger« (S. 758), der die »Gunst Speers gewinnen« mußte. Er war ein Planer von hohen Graden, wie sie in dieser Zeit rar waren. Er war Studienkollege von Speer, hatte bereits mit Speer vor dessen »großer« Zeit ganz normale Architekturaufträge bearbeitet und lehnte Speers – wie er es selbst nannte – »versteiften klassizistischen Städtebau« ab. Daher rührt auch Kollers Ausschlagen von Speers Angebot, bei dessen Berlin-Planungen für Hitler (ab 1936) mitzuarbeiten. Das wiederum machte Koller für die Initiatoren des VW-Werkes interessant, als Speer ihn nach dem Reifwerden mit den Professoren aus Braunschweig vorschlug. Aber leider steht davon kein Wort in Mommsens Buch. Und das ist um so bedauerlicher, als ohne ernstzunehmende Quellenangabe eine etwas abenteuerliche These über das Aufgeben der Stadt-Bau-Pläne zugunsten eines weiteren für 6000 Insassen geplanten Lagers auf dem Laagberg aufgestellt wird. Angeblich wurde damit Kollers »Stadtplanung ad acta gelegt«, wie es ausdrücklich heißt. Als Begründung dient die »Verwendung von nichtbrennbaren Materialien«, deren Vorzug unerklärlicherweise darin bestand, »den ständigen Luftangriffen weniger ausgesetzt zu sein.«

Zu den bestehenden Zweifeln an dieser These kommt die Tatsache, daß der beabsichtigte

Standort Laagberg exakt auf der von Koller geplanten Siedlungsfläche in »Ausbaustufe B« im Westen der geplanten »Stadtkrone« liegt, also Kollers Stadtplanung durchaus entsprach.

Man erkennt an diesen wenigen Details, daß der kritische Leser kaum bis zur Mitte des Buches »andächtig« bleibt. Dann beginnt es nämlich in mancher Hinsicht ärgerlich zu werden, denn nicht nur die offensichtliche Uninteressiertheit an Fragen der Stadt als Basis des ganzen Unternehmens (wobei auch die Gegenfrage erlaubt wäre: VW als Basis der Stadt) ebenso das Ausbleiben analytischer und vergleichender Ansätze enttäuscht: Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wäre es zwar »rational« gewesen, das VW-Werk als Rüstungsbetrieb »umzufunktionieren«. Die Leitung von VW suchte aber mehr oder weniger krampfhaft nach Aufträgen, die die beabsichtigte Pkw-Produktion nicht allzusehr in den Hintergrund schieben sollte, allerdings wegen der Rohstoff-Kontingente dazu beitragen sollte, dem Aufbau der Stadt und dem Werk das Prädikat »kriegswichtig« einzutragen. Andererseits dachte man sich wohl, sofort nach einem als kurz bevorstehend angenommenen Sieg dem Ziel der Massenmotorisierung wieder alle Aufmerksamkeit zu widmen.

Erst 1941/42 entschloß sich Porsche, mit dem »Kübelwagen« dem Militär ein »kriegstaugliches« Produkt anzubieten. Mit diesem und weiterer Rüstungsproduktion hatte das Werk dann eine seiner Kapazität entsprechende Auslastung. Deshalb wurden Zwangsarbeiter und KZ-Insassen herangezogen, deren entsetzliche Lebensverhältnisse in den Lagern um das VW-Werk ausführlich dargestellt werden. Immerhin waren dann über 85% der Belegschaft Ausländer. Bei aller detailgenauen Darstellung der Greuelthaten in den KZ- und Zwangsarbeiterlagern rings um das Volkswagenwerk und in den zum Ende des Krieges hektisch vorgenommenen Untertage-Verlagerungen der Waffenproduktionen von VW (Flugbomben und Teile von Flugzeugen) vermißt man Vergleiche mit ähnlichen Unternehmen im Dritten Reich. Ebenso fehlen Vergleiche mit den Zuständen, z. B. in Auschwitz.

Dies deshalb, weil selbst bei genauester Schilderung die Vermutung bleibt, bei VW wäre man

weniger menschenverachtend mit den an die Grenze des Menschseins Gedrückten umgegangen. Auch überrascht, daß das Schicksal des KZ-Aufsehers und Menschenchinders Callesen aus Dänemark nach 1945 – Verurteilung 1945 zum Tode, ein Jahr später Freilassung und »bürgerliches Leben« in Dänemark bis zu seinem Tod 1979 – nicht mit anderen, ähnlich »harmlos« verlaufenen –, Werner Best z. B., verglichen wird. So wird auch hier dem Leser ein »Einzelschicksal« geboten, ohne daß er Bezüge herstellen könnte.

Die Produktion an VW-Limousinen und Kübelwagen am Standort Fallersleben wurde jedoch trotz aller kriegsbedingten Schwierigkeiten nicht aufgegeben. Das führte nach dem »Zusammenbruch« dazu, daß die englische Besatzungsmacht dort nicht nur die eigenen Fahrzeuge reparieren ließ, sondern zu Beginn auch Kübelwagen und Limousinen aus noch vorhandenen Einzelteilen für die drei Westalliierten zusammenbauen ließ. Jeder Demontageabsicht traten die Briten entgegen und legten damit die Basis für den Aufstieg des VW nach 1950.

Breiter Raum wird nicht nur der technischen Organisation im Werk gewidmet, es wird auch von den vielfältigen – in den letzten Monaten des Krieges oft »weltfremd« wirkenden – Entscheidungen der Betriebsleitung berichtet. Trotzdem bleiben diese Schilderungen merkwürdig abstrakt, denn es wird zwar von ihrer »Mitverantwortung« in Bezug auf die Zwangsarbeiter und KZ-Insassen gesprochen, aber die Verantwortlichen werden auch danach – in den Berichten über Porsche und über das abgelöste »Management« – nicht beim Namen genannt.

Es ist bekannt, daß Mommsen das Dritte Reich als »strukturell politikunfähig« beurteilt, aber trifft das gleichermaßen auf die technisch fixierte Elite der Industrie zu? Dem so schwerwiegenden Buch merkt man leider an vielen Stellen an, daß 10 Autoren daran arbeiteten. Dem Verlag scheinen nicht nur lästige Wiederholungen entgangen zu sein, sondern auch begriffliche Unklarheiten.

Da gibt es unauflösbare saloppe Kürzel, die so allgemein sind, daß eine Zuordnung unmöglich wird: Die Worte »Schwimmer«, »Schwimmer-

auftrag«, »Schwimmerbau«, »Schwimmerproduktion« werden ohne Erläuterung benutzt. Der Hintergrund ist folgender: Es gab eine Schwimmbauwagenproduktion als Variante zum Kübelwagen des VW. Es gab aber auch eine Produktion von »Schwimmerpontons«, die bei der beabsichtigten Eroberung Englands die Panzer in die Lage versetzen sollten, vom Schiff abgesetzt, schwimmend das Land zu erreichen. Was ist im jeweiligen Fall gemeint?

Aber auch rein verbale und syntaktische Schiefheiten erleichtern das Lesen nicht. Das steigert sich von »sehnsüchtig vermißt«, über das »dunkle Licht«, das auf die Zustände fällt, bis zu dem Satz, daß die Betriebsführung von VW »sich bemühte, die soziale Isolierung von Zwangsarbeitern nach Kräften zu unterbinden«. (Das Gegenteil war gemeint!) Sachliche Fehler ergänzen das Bild einer hastigen Herausgabe einer so verdienstvollen Untersuchung: Eine Abbildung (S. 169) zeigt keineswegs den Architekten Peter Koller hinter Hitler stehend, wie es in der Erläuterung heißt, sondern Albert Speer. Das Schaubild 23 widerspricht der zweimal erwähnten und belegten Stilllegung des VW-Werkes in den ersten Monaten des Jahres 1947, da die Graphik zeigt, daß in jedem dieser Monate um die tausend VW-Limousinen produziert wurden.

Bei aller Bewunderung und gebotenen Würdigung der fachübergreifenden Darstellung des VW-Komplexes hätte die in einigen Bereichen gezeigte Präzision nicht bei Wohnungs- und Städtebau ausbleiben dürfen. Nicht nur nach der Singularität wird ein Gebäude, und sei es noch so beeindruckend von seinen Nutzern beurteilt, sondern danach, ob seine Türen nicht klemmen, die Heizung funktioniert und ob das Dach keine Nässe durchläßt.

So leidet die Bewunderung der Leistung des 10köpfigen Autorenteam's doch an einigen Widersprüchen und Schwächen, die hätten vermieden werden können.

München

Christian Schneider

STIFTUNG BAUKULTUR ZÜRICH (Hrsg.), *Abbruchobjekt Rindermarkt 7. Seine Rettung, mit Texten von H. R. Ruegg, J. E. Schneider, J. Hanser, Th. M. Kohler, U. Bauer, E. Neuenschwander, N. Ruoss und L. Labin, Zürich: Benteli-Werd-Verlag, 11 Abb. u. Pläne, SFr 65,-.*

Dokumentationen über die vielfältigen und komplexen Prozesse im Verlauf von Altbau-Sanierungen, die fundiert, aber dennoch auch für eine breitere Leserschaft verständlich sind, bilden bisher unter den erschienenen Publikationen eine Lücke. Nur selten wird der vielfältige Sanierungsprozeß aus der Sicht der verschiedenen, beteiligten Fachleute wie Architekt, Denkmalpfleger, Restaurator bis hin zum Statiker dargestellt und einer breiteren Öffentlichkeit damit zur Diskussion gestellt. Von dieser Warte aus gesehen, verdient das nun vorliegende Buch »Abbruchobjekt Rindermarkt 7, Seine Rettung« – selbst eine Mischung aus Fachdokumentation und persönlichen Erfahrungsberichten über die Sanierung eines bereits zum Abbruchobjekt erklärten Zürcher Altstadtbaus am Rindermarkt – eigentlich die volle Aufmerksamkeit und darüberhinaus eine breite Käuferschaft. Die Betonung liegt jedoch auf »eigentlich«. Denn die konzeptionellen Schwächen der Veröffentlichung stehen im krassen Mißverhältnis zur hervorragenden Qualität des denkmalpflegerischen und architektonischen Umganges mit dem Objekt in der Praxis.

Selbst beim zweiten – wohlwollenden – Lesen bleibt die Publikation in diesem Dilemma zwischen Publikations- und Bauqualität stecken. Im Baurecht wurde nach etlichen politischen Querelen, die als abbruchreif eingestufte Liegenschaft von der Stadt Zürich an die Stiftung für Baukultur zur geforderten sanften Sanierung weitergegeben, obwohl bereits kostspielige und zeitaufwendige Wettbewerbe zu einem Neubau im Zürcher Altstadtgeviert gelaufen waren. Innerhalb von zwei Jahren konnte mit einem hohen Maße an Innovation und Fingerspitzengefühl die Stiftung für Baukultur unter der Leitung des Architekten Eduard Neuenschwander zusammen mit Norbert Ruoss als kriminalistisch vorgehenden Statiker Vorder- und Hinterhaus der Altstadtlie-

genschaft am Rindermarkt 7 erfolgreich und zukunftsweisend »sanft« sanieren.

Leider werden die in Hochglanz und in Mehrfarbendruck bebilderten und publizierten Aufsätze diesem baulich bereits eingelösten Anspruch nicht gerecht. Der Leser muß hartgesotten sein und unverdrossen wie ein Kriminalist den versteckten oder nicht vorhandenen Bild- und Textzusammenhängen selbst auf die Spur kommen. So findet er z. B. erst nach rund achtzig Seiten eine für das Verständnis des Raumgefüges notwendige Grundriß-Serie, allerdings auf der Basis der neugeplanten Wohnungsgrundrisse. Eine Zusammenstellung der Abbruch- und Neubaumaßnahmen in einem Bestandesplan sucht er dagegen vergebens. Wieviele Wohneinheiten eingebaut wurden, hat er selbst zu entziffern, und über die Baukosten schweigt man sich leider aus. Bestandespläne, vorwiegend Schnitte, findet er nur im bauhistorischen Aufsatz, dafür auch in einem anderen Maßstab und nur vereinzelt mit einem Grundriß gekoppelt. Aufatmend entdeckt der Leser dagegen einen Katasterplanausschnitt mit den im Text erwähnten Hausnamen, womit er die spannenden Ausführungen zur Zürcher Hausgeschichte etwas besser verfolgen kann. Warum er nicht, weiter vorne im Artikel mit einem größergefaßten Ausschnitt, der das Altstadtquartier klarer erkennen läßt, plaziert wurde, liegt wohl ebenfalls im scheinbar selbst zusammengestellten Layout begründet.

Als gravierender Mißgriff muß die rudimentäre und tendenzielle Darstellung der Vorgeschichte und der diversen Gutachten zum baulichen Zustand des Objektes eingestuft werden. In einer solchen Publikation ist die objektive und vollumfängliche Darstellung der Vorgeschichte ein unabdingbares Muß. Ohne weitere Quellenangaben werden so die Abbruch-Gutachten in einzelnen Textpassagen auszugsweise aneinandergereiht und allzu pamphletartig abgehandelt. Die publizistische und konzeptionelle Mängelreste ließe sich mühelos weiterführen. Sie steht für ein fehlendes Konzept und ein leider zu wenig redaktionell ausgerichtetes Lektorat. Die Aufsätze bleiben isoliert oder wiederholen sich in den Informationen. Einzelne sind stilistisch in sich gebrochen und pendeln zwischen einem engagier-

ten persönlichen Erfahrungsbericht mit wissenschaftlichen Anspruch oder einem Statement zur Denkmalpflege hin und her. Das allzu unsensible Layout läßt bei der Aufteilung von Bild und Text auf den Hochglanzseiten eine gelungene Abstimmung der Schrift- und Bildgrößen vermissen. Das Bildmaterial bindet sich in der Plazierung, sowie durch fehlende, zu knappe oder abweichende Bildunterschriften nur schlecht in den fortlaufenden Text ein.

Schade, der spannende Stoff allein – ein Sanierungskrimi mit überraschenden bauhistorischen Erkenntnissen und unorthodoxen, aber innovativen architektonischen Lösungen in einer gelungenen Teamarbeit real geworden – kann ohne Konzeption und eine stringente redaktionelle Bearbeitung das vorgegebene Buch »kleid« nicht ausfüllen. Man war schlecht beraten, das Geld in teuren Farbdruck zu stecken, in Hochglanz und ein großformatiges festgebundenes Buch. Geld, das in der Redaktion, im Layout und in der Konzeption eingespart wurde. Ohne Konzeption verliert sich der Bauprozeß in Detailinformationen. Ohne Abstimmung im Layout verliert sich auch der willigste Leser zwischen variierenden Schriftgrößen, in den Informationssetzen der Einzelaufsätze. Vor seinen Augen entsteht kein zusammenhängendes Bild des »Abbruchobjektes« von gestern und heute. Nur in Ansätzen erahnt er, die hohe Qualität der Eingriffe, die innovativen und wegweisenden Lösungen.

Wer sich durch diese mangelhafte äußere Form der Publikation nicht abschrecken läßt, dem sei der »stiff« als Anreiz, das reale Objekt unter fachkundiger Führung direkt zu begehen, dennoch ans Herz gelegt.

Zürich

Theresia Gürtler Berger

ARND KLUGE (Hrsg.), *Hofer Heimatbuch, Führer durch das Museum Bayerisches Vogtland, Hof: Nordoberfränkischer Verein für Natur-, Geschichts- und Landeskunde 1996, 45 Abb., 247 S., DM 18,-.*

Anliegen der vorzustellenden Publikation ist nach den Worten ihres Herausgebers, den klassi-

schen Museumsführer einmal in einer anderen Form, nämlich als »geschichts- und naturkundliches Heimatbuch« zu präsentieren; zugleich soll er die Funktion eines Lesebuchs erfüllen, ohne den Museumsbesuch vorauszusetzen. Ein Privatmann überließ dem Nordoberfränkischen Verein für Natur-, Geschichts- und Landeskunde, auf dessen Engagement die Gründung des Museums Bayerisches Vogtland zurückgeht, 1896 seine Mineraliensammlung. Der Verein begann daraufhin mit seiner Sammeltätigkeit und legte den Grundstock für das heutige Museum, das 1996 auf eine über 100jährige Geschichte zurückblicken konnte.

An der Entstehung des »Hofer Heimatbuchs« waren verschiedene Autoren beteiligt, allen voran Museumsleiter und Betreuer des Stadtarchivs Arnd Kluge, von dem etwa die Hälfte der insgesamt 58 Beiträge stammen. Ein Teil der Berichte wurde bereits in der regionalen Presse abgedruckt und findet sich jetzt mit anderen zu einem Buch zusammengefaßt. Die Schrift, der ein kurzer Abriss der Museumsgeschichte vorangestellt wurde, ist in sieben Kapitel unterteilt: Allgemeine Geschichte Hof's und des Bayerischen Vogtlands (29–76), Verkehrswesen (77–91), Religion und Aberglauben (92–119), Textilgeschichte (121–132), Technikgeschichte (133–147), Wohnen und Leben (149–170), Erziehung und Unterricht (171–177), Handwerk und Gewerbe (179–201) und Naturkunde (202–240).

Der Museumsführer folgt in seiner Gliederung dem thematischen Rundgang durch die Museumsräume, die auf vier Grundrissen erläutert werden. Im Vorwort schreibt der Herausgeber, daß er bewußt auf die Vereinheitlichung der Texte zugunsten des individuellen Stils der einzelnen Autoren verzichtet hat, um durch die Verschiedenheit der Beiträge eine größere Leserschaft anzusprechen. Als Leser kann man sich jedoch nicht des Eindrucks erwehren, daß diese Argumentation lediglich als Vorwand für die fehlende Strukturierung der Texte dient, die die Publikation dringend benötigt hätte. Zweifelsohne waren die Verfasser sehr um ihr Heimatbuch

bemüht, die Berichte sind jedoch zu uneinheitlich ausgefallen. Der Beitrag über »Heimische Amphibien und Reptilien« belehrt die Leser über angemessenes Schuhwerk, das zu tragen ist, wenn man sich im Lebensraum der Kreuzottern aufhält; ansonsten bleibt er bei allgemeinen Bemerkungen ohne auf das Vorkommen dieser Tiere in der Umgebung von Hof oder ihrer eventuellen Präsenz im Museum einzugehen. Ähnlich verhält es sich mit dem Artikel »Aua Aua (aus dem Protokoll einer Hexenvernehmung)«: Der Verfasser berichtet über die Anwendung der Folter in den verschiedenen Rechtssprechungen seit der Antike, doch geht er mit keinem Wort auf das in der Überschrift erwähnte Protokoll ein. Zurück bleibt der fragende Leser: Gab es in Hof und seiner Umgebung Hexenverfolgungen? Liegen Vernehmungsprotokolle im Museum bzw. im Archiv vor usw.?

Der Museumsführer enthält aber auch sehr ansprechende Beiträge, etwa über die »Hauptstadt der Bewegung« oder über »Textilgewerbe und Textilindustrie in Hof«, die den Kontext zur Stadt und ihrer Umgebung respektive dem Museum herstellen, so daß auch auswärtige Leser vielfältige Aspekte der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung der oberfränkischen Stadt und ihres Umlandes erhalten. Vereinzelt wird in der vorliegenden Publikation die Unterbringung des Museums in den historischen Räumen der Hofer Hospitalstiftung erwähnt. Leider hat man es versäumt, das Gebäude und seine ehemalige Nutzung vorzustellen. Der Museumsführer wäre auch ein ideales Forum gewesen, die Kunstsammlungen der Stadt einer breiteren Öffentlichkeit vorzustellen, auch wenn sie aufgrund von Platzmangel derzeit nicht zu sehen sind. Insgesamt spürt der Leser den Zwang der Autoren, möglichst allen Aspekten der Museumssammlung in der vorliegenden Publikation gerecht zu werden. In diesem Falle wäre allerdings Weniger Mehr gewesen.

Stuttgart

Marion Diehm

24. Jahrgang

3/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Berthold Grzywatz

Stadt, Verstädterung und Vorortbildung

Alena Janatková

Die Gegenwart des Baudenkmals.
Stadterneuerung und Denkmalpflege in Prag

Carsten Seifert
Harald Bodenschatz

Das Finowtal. Wiege der
brandenburg-preußischen Industrie

Ildikó Szondi

Wohnen am Rande der Stadt.
Zur Peripherie ungarischer Städte

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12 - 32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

BERTHOLD GRZYWATZ, Stadt, Verstädterung und Vorortbildung. Zur sozialräumlichen Entwicklung Berlins im 19. Jahrhundert	185
ALENA JANATKOVÁ, Die Gegenwart des Baudenkmal. Denkmalpflegekonzeptionen am Beispiel der Stadterneuerung von Prag	222
CARSTEN SEIFERT / HARALD BODENSCHATZ, Das Finowtal. Wiege der brandenburg-preußischen Industrie	237
ILDIKÓ SZONDI, Wohnen am Rande der Stadt. Wohnungen an der Peripherie ungarischer Städte	254
DIE AUTOREN	272

Berthold Grzywatz

Stadt, Verstädterung und Vorortbildung

Zur sozialräumlichen Entwicklung Berlins im 19. Jahrhundert

I

Die Stadt als Symbol für die Existenz einer sozialen Ordnung und damit für Verwaltung und Regierung¹ ist untrennbar mit dem Phänomen der Verstädterung verbunden, insofern sie keine unabhängige Existenz besitzt, sondern als Kern und Schnittpunkt sozialer Ressourcen wie investiver und kommunikativer Tätigkeiten in einem Geflecht von Austauschbeziehungen lebt, ebenso nah wie weitreichend durch Umland und Region beeinflusst. Die stadtgeschichtliche Reflexion kann die Stadt daher nicht ausschließlich als Rechtskörper isolieren,² vielmehr muß sie über Recht und Verfassung hinaus den Blick auf die Gesamtheit der Siedlung und ihre innere Struktur richten. Die stadtgeographische Forschung hat die Wesensmerkmale der Stadt einerseits ökonomisch und sozial definiert: Neben dem anautarken Wirtschaftscharakter, dem Überwiegen von Gewerbe, Handel und Dienstleistungen vor landwirtschaftlicher Produktion gehörte eine ausgesprochene soziale und berufliche Vielschichtigkeit zum Erscheinungsbild der Stadt. Siedlungsgeographisch wird die Stadt andererseits durch eine Differenzierung der Funktionen charakterisiert, die sich in einer entsprechenden baulichen Infrastruktur und Physiognomie niederschlägt.³ Darüber hinaus nimmt die Stadt auf Grund ihrer komplexen Daseinsform Funktionen wahr, die über ihren eigenen Bereich und ihre eigenen Bedürfnisse hinausgehen. Städtische Raumgebilde werden zu Mittelpunkten in begrenzten Gebieten, ihre »Zentralität« wird dabei sowohl durch Verwaltungs-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen als auch durch das Angebot sozialer Dienste belegt,⁴ welche für das Umland,⁵ dem kulturell und wirt-

¹ Ph. Pinchemel, Erscheinung und Wesen der Stadt, in: Allgemeine Stadtgeographie, hrsg. von P. Schöller, Darmstadt 1969, S. 239.

² Vgl. C. Haase, Stadtbegriff und Stadtentstehungsgeschichten in Westfalen, in: Die Stadt des Mittelalters, Bd. 1, Begriff, Entstehung und Ausbreitung, Darmstadt 1969, S. 66.

³ Vgl. H. Bobek, Über einige funktionelle Stadttypen und ihre Beziehungen zum Lande, in: P. Schöller (s. A 1). S. 270; B. von der Dollen, Vorortbildung und Residenzfunktion. Eine Studie zu den vorindustriellen Stadt-Umland-Beziehungen. Dargestellt am Beispiel Bonn-Poppelsdorf, Bonn 1978, S. 20 f.

⁴ Vgl. W. Christaller, Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933. Neudruck Darmstadt 1968.

⁵ Vgl. H. Hollmann, Umland, in: Handwörter der Raumforschung und Raumordnung, hrsg. von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2. Aufl., Hannover 1970, Bd. 3, Sp. 3440 ff.

schaftlich auf die Stadt ausgerichteten Raum, unentbehrlich sind.⁶ Zentralität gehört zum Wesen der Stadt, ihre Elemente, anautarker Wirtschaftscharakter, soziale und funktionelle Differenziertheit, geschlossene Ortsform, gewisse Größe, kulturelles Leben und Formen der Selbstverwaltung, vermögen, einzeln auftretend, noch nicht ausreichend städtischen Charakter begründen. Hierzu muß »eine bestimmte Kombination von Schlüsselfunktionen und eine qualitativ und quantitativ höhere Abstufung der Funktionseinheiten«⁷ vorhanden sein.

Der in Anlehnung an die Stadtgeographie, vornehmlich auf funktionale Kriterien bezugnehmende Stadtbegriff ist einer idealtypischen Modellbildung und Klassifikation verpflichtet, welche die historische Dimension von Städten völlig ausblendet. Im Bewußtsein dieser Problematik unterscheidet die Stadtgeographie zwischen »historischem Stadtbegriff« und »aktuell geographischem Stadtbegriff«.⁸ Der historische Stadtbegriff basiert auf dem politisch-rechtlichen und gesellschaftlichen Gegensatz von Stadt und Land. Seine wesentlichen Kriterien sind die räumliche Geschlossenheit einer Gemeinschaft, die einen Wirtschafts- und Wehrverband darstellt, die Orientierung um einen Mittelpunkt im Schnittpunkt von Handel und Verkehr, die administrative Gliederung der Stadt in Viertel und ihre rechtliche Sonderstellung durch überkommene oder verliehene Hoheitsrechte. Die räumlichen Elemente des historischen Stadtbegriffs gehen in den typologisierenden aktuellen Begriff der Stadt auf, erfahren dabei jedoch insoweit Einschränkungen, als das Merkmal der Geschlossenheit auf den inneren städtischen Kern reduziert wird.

Die Erfahrung der in der Industrialisierung ausgreifenden Stadterweiterung, ein durch die Errichtung der Massenverkehrsmittel beförderter Prozeß der Suburbanisierung, läßt das Bild der geschlossenen Stadt verblassen und an seine Stelle die Agglomeration treten, so daß einerseits »im allgemeinen nur mehr Kleinstädte als Städte im engeren Wortsinn bezeichnet werden können«,⁹ während andererseits die Agglomeration sich als komplexes Organisationssystem aus Kernstädten und Suburbs zur Region entfaltet.

⁶ Vgl. P. Schöller, Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie, in: P. Schöller (s. A 1), S. 64 ff.; ders., Stadt und Einzugsgebiet. Ein geographisches Forschungsproblem und seine Bedeutung für Landeskunde, Geschichte und Kulturräumforschung, in: P. Schöller (Hrsg.), Zentralitätsforschung, Darmstadt 1972, S. 268 ff.

⁷ B. von der Dollen (s. A 3), S. 21.

⁸ Vgl. E. Lichtenberger, Stadtgeographie, Bd. 1, Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse, 2. Aufl., Stuttgart 1991, S. 35 ff.

⁹ Ebda., S. 47. Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung unterscheidet, die beschriebene Entwicklung aufnehmend, zwischen der Stadt »als geographischer Begriff« und der Stadt »als Rechtsgebilde«, wobei die historische Dimension der Stadt unter ihrer rechtlichen Entwicklung subsumiert wird. Im Anschluß an die grundlegenden Definitionen wird zwischen der inneren Gliederung des Stadtgebiets und regionalen Stadttypen differenziert. Vgl.: »Stadt«, in: Handwörterbuch (s. A 5), Sp. 3079 ff.

Die mittelalterliche Bürgerstadt des Territorialstaats entwickelte sich aus der Verbindung von politisch-herrschaftlicher Funktion sowie Markt- und Gewerbefunktion. Der Flächenstaat des Absolutismus schuf neue Stadttypen, darunter die Residenzstadt, die nicht ökonomisch fundiert waren und von neuen sozialen Schichten wie dem Beamtentum, dem Adel und Offiziersstand getragen wurden. Bereits die Bürgerstadt des Mittelalters zeigt ein allgemeines Standortprinzip, welches die Ballung und Streuung von Handel und Gewerbe als wesentliche Merkmale einschließt. Mit diesem Standortprinzip geht die Entstehung von Vorstädten und die Bildung von Subzentren einher. Der Absolutismus subordiniert die Bürgerstädte und delegiert, da der Bedarf an gewerblicher Produktion für den eigenen Konsum und den Handel nicht mehr durch die Großstadt selbst erzeugt werden kann, die gewerbliche Fertigung an die ländlichen Siedlungen. Es entstehen »bipolare Stadtstrukturen«,¹⁰ etwa indem neben die Bürgerstadt die Fürstenstadt mit einem höfischen Stadtsektor tritt und mit ihr zur Residenz verschmilzt. Dieser Prozeß wird von einem Transfer des Grundbesitzes begleitet, der aber nicht nur einen Verdrängungsprozeß zugunsten höfischer Schichten beinhaltet, sondern auch eine Differenzierung des Bürgertums einschließt und insbesondere eine Auflösung des gemeinen kommunalen Grund und Bodens in die Wege leitet. Die Hauptstädte werden im Absolutismus zu »Primatstädten«¹¹ herangebildet mit komplexen multipolaren Strukturen.

Die mit dem Übergreifen städtischer Lebensformen auf den ländlichen Raum verbundene Entstehung von Vorstädten wird als echte Erweiterung einer rechtlich, wirtschaftlich, sozial und topographisch vollentwickelten Altstadt verstanden.¹² Weder der vorstädtische Siedlungskern noch die bei ihm entstandenen Siedlungen können selbst als Stadt gelten; vorstädtischer »präurbaner Siedlungskern und Suburbium« wachsen zur »Frühstadt« zusammen. Die vollentwickelte Stadt des Mittelalters, die Altstadt ist zu unterscheiden vom vorstädtischen Siedlungskern und den in ihrem Einzugsbereich entstandenen frühstädtischen Siedlungen sowie den siedlerischen Neubildungen an der Peripherie. Die Vorstadtbildung des hochmittelalterlichen Städtewesens beruht auf »einer endogenen Wirksamkeit der Stadt«,¹³ während die frühmittelalterliche Suburbienbildung vornehmlich als exogener Prozeß erfolgte. Im Absolutismus kommt es erneut zu exogenen Vorstadtbildungen, die nun von der Altstadt im Zusammenhang mit ihrer Residenzfunktion ausgehen und durch einen hoheitlichen Akt mit stadtplanendem Charakter begründet werden. Diese Entwicklung wird im Industriezeitalter durch eine endogene Vorort- und Vorstadtbildung abgelöst. Das ra-

¹⁰ E. Lichtenberger (s. A 8), S. 67.

¹¹ Ebda., S. 64.

¹² W. Schlesinger, Stadt- und Vorstadt, in: Stadterweiterung und Vorstadt. Protokoll über die VI. Arbeitstagung des AK für südwestdt. Stadtgeschichtsforschung, Konstanz 1967, Stuttgart 1969, S. 13 f.

¹³ B. von der Dollen (s. A 3), S. 26.

sche Bevölkerungswachstum und die Industrialisierung führen zu umfangreichen Stadterweiterungen, bei denen Vorstadt- und Vorortbildung nicht mehr streng voneinander zu trennen sind.

Rechtlich, nicht strukturell, muß die mittelalterliche Vorstadt von der Neustadt unterschieden werden, da diese eine selbständige Stadt ist.¹⁴ Besonders im Absolutismus sind die Neustädte »Kennzeichen landesherrlicher Aktivität im Städtebau«,¹⁵ die sich insbesondere auf den Ausbau der Haupt- und Residenzstädte richtet. Die selbständigen, meistens auf einem einheitlichen Plan beruhenden Neustadtgründungen können ihre Stellung gegenüber der ausgebildeten Altstadt in den meisten Fällen nicht bewahren.

Die Herausbildung von Vororten steht in einem engen Zusammenhang mit der Urbanisierung des städtischen Umlandes. Hermann Josef Stübben hat diesen Umstand frühzeitig zur Kenntnis gebracht, indem er eine regelhafte viergliedrige Aufteilung der Großstadt entwickelte, die neben der Innen- oder Altstadt und den neueren, auch Neustadt genannten Stadtvierteln, die äußeren Stadtteile und die Vororte einschloß.¹⁶ Als äußere Stadtteile bezeichnete Stübben die an die Neustädte sich anschließenden, im Bau begriffenen Stadtviertel, während die Vororte sich einerseits aus alten Dörfern, andererseits aus neuen industriellen Ansiedlungen und Wohnsiedlungen, seien es nun Arbeiterkolonien oder Landhausviertel, bilden. Gegenüber der morphologischen Definition Stübbens gibt es Versuche, den Vorortbegriff ökonomisch und siedlungsgeographisch zu fundieren. Nach Paul Voigt sind Vororte »Ortschaften mit gesonderter politischer Verwaltung«, »die in einem engen wirtschaftlichen Verhältnis zur benachbarten Stadt stehen, ohne mit ihr vollständig zu einer baulichen Einheit verschmolzen zu sein«.¹⁷ Diese begriffliche Bestimmung findet sich in der heutigen amerikanischen Siedlungsgeographie und Stadtsoziologie wieder, die den Suburb, hier der Vorort, als ein verstädtertes oder teilweise verstädtertes Gebiet in der Nachbarschaft bzw. näheren Umgebung einer großen Stadt definiert, mit der enge soziale und wirtschaftliche Verbindungen bestehen, ohne daß der Vorort seine politisch-administrative Unabhängigkeit aufgegeben hat. Der Vorort kann bereits in die Umgebung der Großstadt eingegliedert sein oder sich noch in größerer räumlicher Entfernung ent-

¹⁴ W. Schlesinger (s. A 15), S. 14. Vgl. auch H. Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter. Von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen, Graz – Köln 1954, S. 210 ff.

¹⁵ B. von der Dollen (s. A 3), S. 31.

¹⁶ H. J. Stübben, Der Städtebau, 2. Aufl., Stuttgart 1907, S. 314.

¹⁷ P. Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten, T. 1, Jena 1901, S. 150. Entsprechend die Definition von E. Jäger: »Wir können Vororte als jene von der Stadt getrennte, politisch selbständige oder unselbständige Siedlungen bezeichnen, die in engster wirtschaftlicher Abhängigkeit von der Stadt stehen und deren äußere Erscheinungsformen typisch städtische Züge abzuzeichnen beginnen«; Der Personenverkehr der Stadt Zürich, Diss. Zürich 1946, zit. n.: H. Carol, Sozialräumliche Gliederung und planerische Gestaltung des Großstadtbereiches, in: P. Schöller, Zentralitätsforschung (s. A 6), S. 407.

wickeln.¹⁸ Voigt, der das Beispiel der Metropole Berlin vor Augen hat, differenziert den Vorortbegriff noch durch die Unterscheidung zwischen äußeren und inneren Vororten. Die letzteren stehen bereits in einem engen baulichen Zusammenhang zur zentralen Großstadt und müßten deshalb eigentlich schon als Vorstädte bezeichnet werden, während die äußeren Vororte durch mehr oder minder große Zwischenräume zu benachbarten Großstädten gekennzeichnet sind und in ihrem Erscheinungsbild, ihrer baulichen Entwicklung und sozialen Schichtung gänzlich von den Strukturen der Nachbarstadt abweichen.¹⁹ Ähnlich sieht Martha Reichert das Ende eines Vorortes da, wo er seine räumliche Selbständigkeit aufgibt und zur Vorstadt wird. Den Beginn der siedlungsgeographischen Vorortsumbildung setzt sie mit dem Zeitpunkt an, an welchem eine Ortschaft ihre eigenständige Entwicklung verläßt. Auch hier wird die Vorortbildung als Gründungs- oder als Verdrängungsprozeß gedeutet, der von einer benachbarten größeren Stadt ausgeht.²⁰

Da es im Vororts- wie im Agglomerationsbereich keine absoluten Grenzen, sondern nur fließende Übergänge geben kann, fehlen zwangsläufig Abgrenzungskriterien. Hans Carol rät aus diesem Grund zu einer stärkeren Vereinfachung des Vorortbegriffs. Er bezeichnet Vororte nur noch als jene Siedlungen, »die in enger personaler Beziehung zur Stadt stehen«.²¹ Er geht von der Erfahrung aus, daß die Vororte ihre Entfaltung der ökonomischen Wirkung der Zentralstadt verdanken, die Erwerbspersonen ihren Arbeitsplatz überwiegend im städtischen Kernbereich finden, ihren Wohnsitz jedoch in der stadtnahen Gemeinde oder im Vorort behalten bzw. nach dort verlegen. Personelle Abhängigkeit äußert sich demnach in einer engen Beziehung von Wohn- und Arbeitsort, statistisch ist sie als Pendelwanderung erfassbar. Die Pendelstatistik kann anhand der Entfernungen unter jeweiligen Anteilswerten der Berufstätigen als Grundlage zur Kategorisierung einzelner Vorortgruppen oder -zonen dienen. Für die engere Vorortzone legt Carol eine untere Auspendlerquote der Berufstätigen von 25% fest, ein Wert, der in etwa mit dem Wert für die verstädterte Zone im Modell der Stadtregion korrespondiert.²² Vorortzonen und Agglomerationen stehen in enger Beziehung zu den Verkehrslinien des zentralörtlichen Bereichs, während jene jedoch von der verkehrsgünstigen Lage zur Stadt abhängig sind, folgt die Agglomeration in starkem Maße den günstigsten Verkehrslinien.²³

¹⁸ Vgl. Stichwort »Suburb«, in: Encyclopedia Americana, Bd. 25, New York 1966, S. 785.

¹⁹ Vgl. P. Voigt (s. A 17), S. 152.

²⁰ Vgl. M. Reichert, Die Vorortbildung der süd- und mitteldeutschen Großstädte, Stuttgart 1936, S. 125.

²¹ H. Carol (s. A 17), S. 407.

²² Boustedt nimmt für die nach den Volkszählungsergebnissen von 1950 und 1960 vorgenommene Abgrenzung der Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland eine Auspendlerquote der Erwerbspersonen an, die über 30% liegt. Vgl. O. Boustedt, Stadtregionen, in: Handwörterbuch (s. A 5), Sp. 3209 f.

²³ H. Carol (s. A 17), S. 409 f.

Ausgangspunkt einer Vorortbildung kann eine ländliche Siedlung sein. Unter dem Einfluß der Nachbarstadt, der Entwicklung von Verkehrsverbindungen vollzieht sich ein Strukturwandel, der den agrarischen Charakter der Siedlung langfristig aufhebt, Handwerk und Industrie neben eine stärker spezialisierte Agrarproduktion treten läßt und die Bevölkerung der Ortschaft zum Arbeitskräftereservoir für städtische Bedürfnisse macht. Mit dem wirtschaftlichen Wandel geht eine Änderung des Ortsbildes einher, das zunehmend urbane Züge annimmt, städtische Bauformen variierend. Gleichzeitig geht die wenig differenzierte, agrarisch geprägte Sozialstruktur in eine deutlich stärker geschichtete Form über.²⁴ In einer späteren Phase, nachdem die Massenverkehrsmittel für eine unmittelbare Anbindung des Umlandes gesorgt haben, vollzieht sich in der Agglomeration eine stärkere Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, was das schnellere Wachstum der Vororte veranlaßt. Neben einer ländlichen Siedlung kann aber auch eine anders geartete Ortschaft, die im Laufe ihrer eigenständigen Entwicklung bereits ihren ländlichen Charakter verloren hat, der Vorortbildung unterworfen werden.

II

Die flächenhafte Expansion der Großstadt und ihre Entwicklung zur Agglomeration läßt ehemals selbständige Städte in ihren Einflußbereich geraten und deren inneres Gefüge auf die Kernstadt ausrichten, wobei sich Abhängigkeiten und Umformungen einstellen, die als Funktion der Vorortbildung zu bewerten sind. Der als »Suburbanisierung« oder »Metropolitanisierung«²⁵ bezeichnete Prozeß der Bildung von Agglomerationen, welche ebenso durch die Bebauung über die Stadtgrenze hinaus sowie die »Stadtflucht von Bevölkerung, Wohnungen und Betriebsstätten«²⁶ veranlaßt war, wurde von der Stadtgeographie, der Sozialökologie und Raumforschung aufgegriffen. Durch die Vermittlung von theoretischen Überlegungen und explorativer Forschung entstanden verallgemeinernde Raummodelle, die sich sowohl auf die Entwicklung der Stadt überhaupt als auch die Agglomeration bezogen.

Erinnert sei an die idealtypischen Stadtmodelle der nordamerikanischen Sozialökologie.²⁷ Sie bemühen sich, Organisationsprinzipien der städtischen Gesellschaften,

²⁴ Vgl. B. von der Dollen (s. A 3), S. 35 ff.

²⁵ E. Lichtenberger (s. A 8), S. 46 f.

²⁶ Ebda., S. 46. Vgl. auch O. Boustedt, Die Stadtregion als ein Instrument der vergleichenden Stadtforschung, in: Die Entwicklung der Bevölkerung in den Stadtregionen, Hannover 1963, S. 13 ff.; R. Hillebrecht, Städtebau und Stadtentwicklung, in: *Archiv für Kommunalwissenschaften*, 1 (1962), S. 62.

²⁷ Vgl. E. W. Burgess, The Growth of the City, in: R. E. Park / E. W. Burgess (R. D. Mackenzie, The City, Chicago 1925, S. 47–62; H. Hoyt, The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities, Washington 1939; Ch. D. Harris / E. L. Ullmann, The Nature of Cities, in: H. Mayer / C. Cohn (Hrsg.), Readings in Urban Geography, Chicago 1969, S. 277 ff.

insbesondere funktionale Gliederungen des Stadtraums, Differenzierungen der Arbeitsstätten und Sozialstrukturen oder Segregationsprozesse aufzuzeigen. In der Bundesrepublik Deutschland wurde das Modell der Stadtregion entwickelt. Der Begriff der Stadtregion schließt sich an die ökonomische Fundierung des älteren Vorortbegriffs an. Danach umfaßt sie ein Gebiet, das »durch eine gleichartige Sozialstruktur und enge wirtschaftliche Verflechtung zusammengefügt wird und in dem eine bedeutende Kernstadt die maßgebliche Existenzgrundlage für die Bevölkerung des Gesamtgebietes bildet.«²⁸ Räumlich gliedert sich der einheitliche Wirtschaftskörper, unter Voraussetzung des konzentrischen Aufbaus der Stadtregion und ihrer zentrifugalen Expansionsrichtung, in einzelne Zonen auf, die nach den Merkmalen der Bevölkerungsdichte, des Anteils der landwirtschaftlichen Erwerbspersonen und der Anteile der Ein- und Auspendler voneinander abgegrenzt werden. Die Bevölkerungsdichte gibt Auskunft über die bauliche Verstädterung der betroffenen Gemeinden, die soziale Verstädterung läßt sich am Umfang der landwirtschaftlichen Beschäftigten ablesen. Die Verflechtungsintensität des Umlandes mit dem städtischen Kerngebiet wird durch den Anteil der Auspendler in Richtung Kerngebiet an der Summe der Erwerbspersonen und Auspendler gemessen, während die einzelnen Gravitationszentren der Stadtregion durch die absolute Zahl der Einpendler ermittelt wird.²⁹ Die eingeführten Indikatoren und Schwellenwerte bedürfen bei Beobachtung langfristiger Trends der Wirtschaftsgesellschaft, wie beispielsweise die Abnahme der Agrarbevölkerung, des Wachstums von Pendlerbewegungen etc., in gewissen Zeiträumen einer Aktualisierung. Einzelne Indikatoren, die sich in ihrer Aussagekraft als unzulänglich erweisen, müssen neu definiert oder durch andere Indikatoren ersetzt werden. Das Kennzeichen der Bevölkerungsdichte löste die Akademie für Raumforschung durch das Merkmal der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ab.³⁰

Die Stadtregion ist in zwei Hauptbereiche untergliedert: »das Kerngebiet« und das in Zonen eingeteilte Umland. Das Verwaltungsgebiet der zentralen Stadtgemeinde, »der Kernstadt«, und das sich unmittelbar anschließende Ergänzungsgebiet machen das Kerngebiet aus. Die äußeren Gebiete werden in die verstädterte Zone sowie die engeren und weiteren Randzonen gegliedert.³¹ Für die Ausweisung des Kerngebiets ist das Merkmal der unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze erfolgenden Ansiedlung von Betriebsstätten maßgebend. Nach dem Grad der Abhängigkeit von der Kernstadt werden für die äußeren Zonen vier Stadttypen unterschieden, auf die noch einzuge-

²⁸ O. Boustedt (s. A 26), S. 14.

²⁹ Vgl. O. Boustedt (s. A 22), Sp. 3208. W. Nellner, Der Weg zum neuen Agglomerationsraum-Modell, in: Agglomerationsräume in der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. von der Ak. für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1982, S. 4 ff.

³⁰ W. Nellner (s. A 29), S. 5 f.

³¹ O. Boustedt (s. A 22), Sp. 3209 f.

hen sein wird. Der Begriff der Stadtregion ist weiter differenziert bzw. ergänzt worden, um die verschiedenen Formen der Agglomeration zu kennzeichnen. Polyzentrische Verstädterungsformen werden nach Einwohnerzahl und Fläche als »Ballungsräume« definiert,³² kommt es zu einer Kombination von Stadtregion und Ballungsraum spricht die Stadtgeographie von »Verdichtungsräumen«.³³ Indikatoren für die zonale Differenzierung sind die Arbeitsplatz- und Einwohnerdichte sowie die Dichte der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Die relative Bevölkerungszunahme dient als Maßzahl zur Kennzeichnung der Belastung des Ballungsgebietes.³⁴

Für die Analyse von Städten und städtischen Systemen hat die Stadt- und Kulturgeographie allgemeine Kategorien entwickelt, die in drei Gruppen zusammengefaßt werden: die »Grundkategorien«, »räumliche Basiskonzepte« und »sachspezifische Determinanten«.³⁵ Die mittels Faktorenanalysen gewonnenen Grundkategorien beziehen sich auf Größe, Dichte, Mobilität und Komplexität der Muster, auf Verflechtung von einzelnen Elementen sowie deren Veränderung. Die räumlichen Basiskonzepte sind erforderlich, um die allgemeinen Kategorien »in den Stadtraum zu transferieren«. Unterschieden wird zwischen der Stadt als zentriertem System, der Zugänglichkeit oder Erreichbarkeit, dem Kern-Rand-Gefälle oder zentral-peripheren Gradienten und der räumlichen Organisationsstruktur, das heißt der hierarchischen bzw. komplementären Verknüpfung von Elementen. Die sachspezifischen Determinanten beinhalten grundlegende Prozesse und Strukturen im Stadtraum, welche aus der politischen, sozialökonomischen und kulturellen Verfaßtheit von Staat und Gesellschaft resultieren. Es geht um die Übertragung des politischen Systems in die räumliche Organisation der Stadt, den aus dem wirtschaftlichen Entwicklungsstand des Landes abgeleiteten Prozeß der Arbeitsteilung und des effizienten Einsatzes von Kapital und Arbeitskraft, den technologischen Entwicklungsstand, vornehmlich auf dem Gebiete des Verkehrs, der Information und Kommunikation und schließlich die kulturelle Tradition, die sich, administrativ beeinflußt, in Bauformen und städtebaulichen Leitbildern niedergeschlagen hat.

Begriff und Modelle der Stadtregion werden durch die Theorie der regionalen Stadttypen ergänzt. Einen Begriff des Vorortes kennt diese Theorie nicht. Analog zum Begriff der Stadtregion geht sie von Raumgliederungen aus, in denen die verschiedenen Stadttypen miteinander verschmolzen sind. Hierbei wird die Stadtregion wiederum als ein aus dem Kerngebiet und der Umlandzone zusammengesetztes Raumgebilde definiert. Kernstadt und Ergänzungsgebiet bilden das Kerngebiet, die ver-

³² G. Isenberg, Die Ballungsgebiete in der Bundesrepublik, Bad Godesberg 1957, S. 2 ff.

³³ Vgl. G. Tömmies, Abgrenzung und innere Gliederung belasteter Agglomerationsräume, in: *Ak. für Raumforschung und Landesplanung* (s. A 29), S. 102 ff.

³⁴ Vgl. Chr. Borchardt, Das Land Baden-Württemberg – Ein Überblick, in: *Chr. Borchardt* (Hrsg.), *Geographische Landeskunde von Baden-Württemberg*, Stuttgart 1983, S. 72 f.

³⁵ E. Lichtenberger (s. A 8), S. 82 f.

städterte Zone und Randzone machen die Umlandzone aus. An die Umlandzone schließt sich der Zentralortsbereich an, der in einen inneren Teil, die Satellitenzone, einen mittleren Teil, die Trabantenzone, und einen äußeren Teil, die Nachbarstadtzone, zerfällt. Die innere Satellitenzone gehört noch zur eigentlichen Stadtregion und zum städtischen Einzugsbereich, die Trabantenzone zum städtischen Wirtschaftsraum und die Nachbarstadtzone zum städtischen Einflußgebiet.³⁶ Bei der Definition der Trabantenstadt unterscheidet man nach zwei Merkmalsgruppen: einerseits Formen der Selbständigkeit in politischer, wirtschaftlicher, kultureller und städtebaulicher Hinsicht, einen eigenen Pendlereinzugsbereich und Wirtschaftsraum sowie eine ausreichende Entfernung von der Kernstadt, zwischen zwanzig und fünfzig Kilometern und einer ausreichenden Einwohnerzahl, die zwischen 10–20 000 Einwohnern liegen sollte. Zu den bindenden Elementen gehört andererseits die Lage im kernstädtischen Einflußbereich, resultierend aus einer arbeitsteiligen Verflechtung mit der Kernstadt, die sowohl übergeordnete zentrale Funktionen als auch die Befriedigung speziellen Bedarfs erfüllt. Es müssen leistungsfähige verkehrsmäßige Verbindungen zur Kernstadt bestehen, während der Trabant selbst einen subzentralen Verkehrsknotenpunkt bildet. Die wirtschaftliche Verflechtung stellt ein weiteres Moment der Bindung dar, allerdings nur in einer untergeordneten Form, da der überwiegende Teil der Erwerbspersonen am Wohnort arbeitet. Nur bis zu einem Fünftel sind Auspendler, von denen die Mehrzahl einer Beschäftigung im Kerngebiet nachgeht.³⁷

Die neben den Trabantenstädten definierten Nebenstädte und Satellitenorte liegen innerhalb der Stadtregion. Wurde durch besondere Wachstumsvorgänge eine unmittelbare Nähe und Abhängigkeit zur Kernstadt hergestellt, spricht man von einer Nebenstadt, die fast den Charakter eines peripheren Stadtteils annimmt, wenn auch noch mit räumlich eng begrenzten zentralen Funktionen. Die Satellitenstädte besitzen eine geringe Selbständigkeit und unterliegen einer starken Bindung an die Kernstadt. Ihre Einwohnerzahl liegt unter der der Trabantenstädte, der Anteil der Auspendler an den Erwerbspersonen liegt über 20 oder gar 30%, von denen der überwiegende Teil in der Kernstadt arbeitet. Die selbständige Nachbarstadt verfügt nur über lockere Bindungen an die Kernstadt der Agglomeration, ihre ausgeprägte städtische Struktur unterscheidet sie in der Regel von den Trabanten.³⁸ Die Grenzen zwischen den einzelnen regionalen Stadttypen sind, entsprechend dem ständigen Wandlungsprozeß in Agglomerationen, durchaus fließend. Auch durch planerischen Eingriff kann der Status einer einzelnen Ortschaft beeinflußt werden.

Die Kernstadt einer Stadtregion, das städtische Zentrum unterschiedlich strukturierter Vorortszonen, ist in den überwiegenden Fällen eine Großstadt oder größere

³⁶ O. Boustedt, Regionale Stadttypen, in: *Handwörterbuch* (s. A 5), Sp. 3111 f.

³⁷ Ebda., Sp. 3113 f.

³⁸ Ebda., Sp. 3115.

Stadt. Mit dem Wort selbst wird schon auf die Quantität als Wesensmerkmal urbaner Zentren hingewiesen. Das war und ist nicht unumstritten. Sombart, dessen ökonomische Theorie der Städtebildung zwischen Konsumtions- und Produktionsstädten sowie einer Mischform aus beiden Grundtypen unterscheidet,³⁹ hat einen statistischen Begriff der Großstadt abgelehnt und ihn im wesentlichen ökonomisch fundiert. Eine große Stadt war somit zwangsläufig eine Großstadt. Neben dem Typ der Großstadt definiert Sombart die Handels- und Verkehrsstadt, welche vornehmlich vom Handelsprofit lebt und eine Erwerbstätigenquote im Handels- und Verkehrssektor von über 30% hat.⁴⁰ Schließlich die Industriestadt, die einen überproportionalen Anteil industriell Beschäftigter besitzt und die tendenziell, bedingt durch das Entstehen von Supplementär- und Komplementärindustrien sowie für den örtlichen Markt produzierenden Gewerben, den Weg zur Großstadt beschreitet.⁴¹ Diese ist als mehrgliedriger Typus entwickelt: sowohl Industrie- als auch Handels- und Verkehrsstadt, daneben kapitalistisches Dispositionslager, vor allem aber Konsumtionsstadt.⁴² Die Industrie, abgesehen von der für den lokalen Markt produzierenden, spielt in der Großstadt nur noch eine untergeordnete Rolle, der Anteil der Erwerbstätigen in den Ausführindustrien liegt etwa bei 25%. Die Berufstätigenquote im Handels- und Verkehrssektor einschließlich des Bank- und Kreditwesens sowie der Dienstleistungen liegt in den meisten Fällen höher.⁴³ Sombart spricht davon, daß die Großstadt in erster Linie Konsumtionsstadt ist, die Vielschichtigkeit ihres Aufbaus sieht er vornehmlich in den Hauptstädten eines Landes verwirklicht. Die Zahl solcher Städte hängt im wesentlichen von der Höhe der wirtschaftlichen und kulturellen Zentralisierung eines Landes ab.

III

Sombarts ökonomisch bestimmter Großstadt-begriff bleibt sowohl durch seine inhaltliche Differenzierung als auch durch seine Beschränkung auf die Hauptstädte für die operationalisierende Forschung zu schwerfällig und unbestimmt. Er konnte deshalb auch nicht den in den sechziger und siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts eingeführten statistischen Begriff der Großstadt ablösen. Dieser bezeichnet Städte mit mehr als

³⁹ W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, Bd. 1, Die vorkapitalistische Wirtschaft, Halbbd. 1, 2. Aufl., München – Leipzig 1916, S. 129 ff.

⁴⁰ Ebda., Bd. 3, *Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus*, Halbbd. 1, S. 400 f.; vgl. auch B. Grzywatz, *Arbeit und Bevölkerung im Berlin der Weimarer Zeit. Eine historisch-statistische Untersuchung*, Berlin 1988, S. 117 f.

⁴¹ W. Sombart (s. A 39), Bd. 3,1, S. 403 ff.

⁴² Ebda., S. 408.

⁴³ Ebda., S. 412 ff.

100 000 Einwohner als Großstädte.⁴⁴ Die willkürliche statistische Festsetzung wird gemeinhin als Grenze für »die Unübersichtlichkeit eines Gemeinwesens«⁴⁵ angenommen. Städte von dieser Größenordnung verlieren die unmittelbare Überschaubarkeit, bedürfen der Statistik zur Unterstützung der Administration, in ihnen konzentrieren sich die Handelseinrichtungen, die industriellen Verwaltungen, die Finanzinstitute, das wissenschaftliche und kulturelle Leben sowie die Informations- und Kommunikationssysteme. Insofern ist der moderne Großstadt-begriff mit dem allgemeinen Verstädterungsprozeß des industriellen Zeitalters verbunden, er läßt sich schwer auf die großen Städte früherer Epochen übertragen.

Diesem Mangel an einer allgemeinen historischen Anwendbarkeit begegnet die Stadthistoriographie mit relativierenden Verfahren, der Großstadt-begriff wird an eine gleitende Skala mit epochal bestimmten Einwohnergrößen gebunden. So werden für die Zeit um 1600 schon Städte mit 15 000 Einwohnern als Großstädte bezeichnet, am Ausgang des 18. Jahrhunderts jene mit 20 000 Einwohnern, um 1840 erscheint eine durchschnittliche Einwohnerzahl von 40 000 als angemessen, für die Zeit um 1870 wird die Ziffer von 50 000 zur unteren Grenze erhoben, während für das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts die Ziffer von 85 000, für die dreißiger Jahre die von 100 000 Einwohner unerläßliches Merkmal ist.⁴⁶ Obwohl die frühneuzeitliche oder absolutistische große Stadt nicht mit dem Typus der Großstadt des Industriezeitalters vergleichbar ist, ergibt sich ihr Charakter nicht allein aus dem quantitativen Merkmal, vielmehr kann davon ausgegangen werden, daß bereits zu dieser Zeit die Größe in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einem mehr oder weniger vielfältigen Komplex von Funktionen steht. Das gilt insbesondere für die Landeshauptstadt eines aufstrebenden Territorialstaates, wie sie von Berlin verkörpert wird. Mit der Funktion des Verwaltungsmittelpunkts, der zentralen Garnisonsstadt sowie der im Zuge staatlicher Gewerbeförderung und Ansiedlungspolitik expandierenden ökonomischen Bedeutung konnte bereits in merkantiler Zeit der klein- bzw. mittelstädtische Status überwunden werden. Berlin überschritt um 1750 die Zahl von 100 000 Einwohnern, am Ende des 18. Jahrhunderts lebten zirka 170 000 Personen in der preußischen Landeshauptstadt,⁴⁷ das heißt die Bevölkerung Berlins erreichte nahezu die sämtlicher anderen brandenburgischen Städte, welche im Jahre 1797 etwa 180 000 Einwohner zählten.⁴⁸ Die sozialräumliche Entwicklung der Stadt mochte zunächst

⁴⁴ Vgl. E. Pfeil, *Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand*, 2. Aufl., Hannover 1972, S. 4 f.; F. Metz, *Die Hauptstädte*, Berlin 1930, S. 7.

⁴⁵ Ebda., S. 6.

⁴⁶ K. Olbricht, *Die Bevölkerungsentwicklung der Groß- und Mittelstädte der Ostmark*, Berlin 1936, S. 22 f.

⁴⁷ R. Böckh, *Die Bevölkerungs-, Gewerbe- und Wohnungsaufnahme vom 1. Dezember 1875 in der Stadt Berlin*, H. 1, Berlin 1878, S. 24 f.

⁴⁸ H. Schultz, *Berlin 1650–1800. Sozialgeschichte einer Residenz*, 2. Aufl., Berlin 1992, S. 296.

noch unter der gegenüber den Verhältnissen des 19. Jahrhunderts umgekehrten Stellung von Zentrum und Außenbezirken stehen, der Stadtkern mithin als ausgesuchtester Wohnbezirk gelten,⁴⁹ das eigentliche Bevölkerungswachstum konzentrierte sich schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts auf die neuen Vorstädte. Um 1680 umfaßten die beiden neuen Städte, Friedrichswerder und Dorotheenstadt, ein Fünftel der Residenzbewohner. Im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts verlagerte sich das Bevölkerungswachstum vollständig in die Vorstädte.⁵⁰ Eine Tendenz, die sich im 19. Jahrhundert verschärft fortsetzte. Gleichzeitig machte sich ein stärkeres Bevölkerungswachstum in der städtischen Randzone bemerkbar. 1820 wohnten zirka 7700 Personen außerhalb der Ringmauern, 1843 waren es bereits über 29 000, 1875 schon rund 233 000 Einwohner, rechnet man die Eingemeindungsgebiete von 1861 hinzu gar 386 000. Damit lebten etwa zwei Fünftel der Bevölkerung im äußeren Stadtgebiet. Im Bereich des weiteren Polizeibezirks, der bereits weite Teile der späteren Einheitsgemeinde Berlin einschloß, war 1843 ein Bevölkerungsumfang vorhanden, der fast exakt dem der äußeren städtischen Zone Berlins entsprach.⁵¹ Im Jahre 1875 wiesen dann die Vororte eine höhere Bevölkerung auf: während hier ca. 256 000 Einwohner lebten, waren es in der städtischen Zone außerhalb der Ringmauern lediglich 233 000 Personen. Dieses Bild bedarf jedoch insofern der Korrektur, als der überwiegende Teil der Vorortsbevölkerung, nämlich 153 000 Personen, im Bereich des neuen Weichbildes, das heißt des 1861 eingemeindeten Vorortsgebietes wohnten. Das Wachstumstempo hatte sich am Ende der Periode von 1843 bis 1875 zugunsten der Vororte verändert. Nahm zwischen 1822 und 1843 im äußeren Ringmauergürtel die Bevölkerung um 277% gegenüber 81% in den Vororten zu, wandelte sich das Verhältnis bis 1875 auf 700 : 780%, in beiden Perioden lag das Wachstum des inneren Stadtgebiets Berlins bei 66 bzw. 92%.⁵² Die Zahlenverhältnisse werden an dieser Stelle etwas ausführlicher dargelegt, um zu zeigen, daß die städtische Entwicklung der Landeshauptstadt, wenngleich bis Mitte der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts die absolute Zunahme im Gebiet innerhalb der Ringmauern die größte blieb, frühzeitig mit einem peripheren Wachstumsprozeß verbunden war, der durch die landesherrliche Ansiedlungspolitik wesentlich gefördert wurde. Das von Rudolf Eberstadt und neueren For-

⁴⁹ Vgl. R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage, 4. erw. Aufl., Jena 1920, S. 222.

⁵⁰ F. Nicolai, Beschreibung der Residenzstädte Berlin und Potsdam, aller daselbst befindlichen Merkwürdigkeiten und der umliegenden Gegend, 3. völlig umgearb. Aufl., Berlin 1786 (Neudruck Berlin 1967), Bd. 1, S. 221 ff.; H. Schultz (s. A 48), S. 32 u. 324 f.

⁵¹ Siehe hierzu Abb. 2.

⁵² Alle Zahlen und Berechnungen (abgerundet) nach R. Böckh (s. A 47), S. 30f. Die vorörtliche Wachstumsziffer für die Zeit von 1843 bis 1875 schließt die eingemeindeten Gebiete ein; werden diese Areale zum äußeren Ringmauergürtel hinzugerechnet, ergibt sich ein Verhältnis von 1230 : 25%.

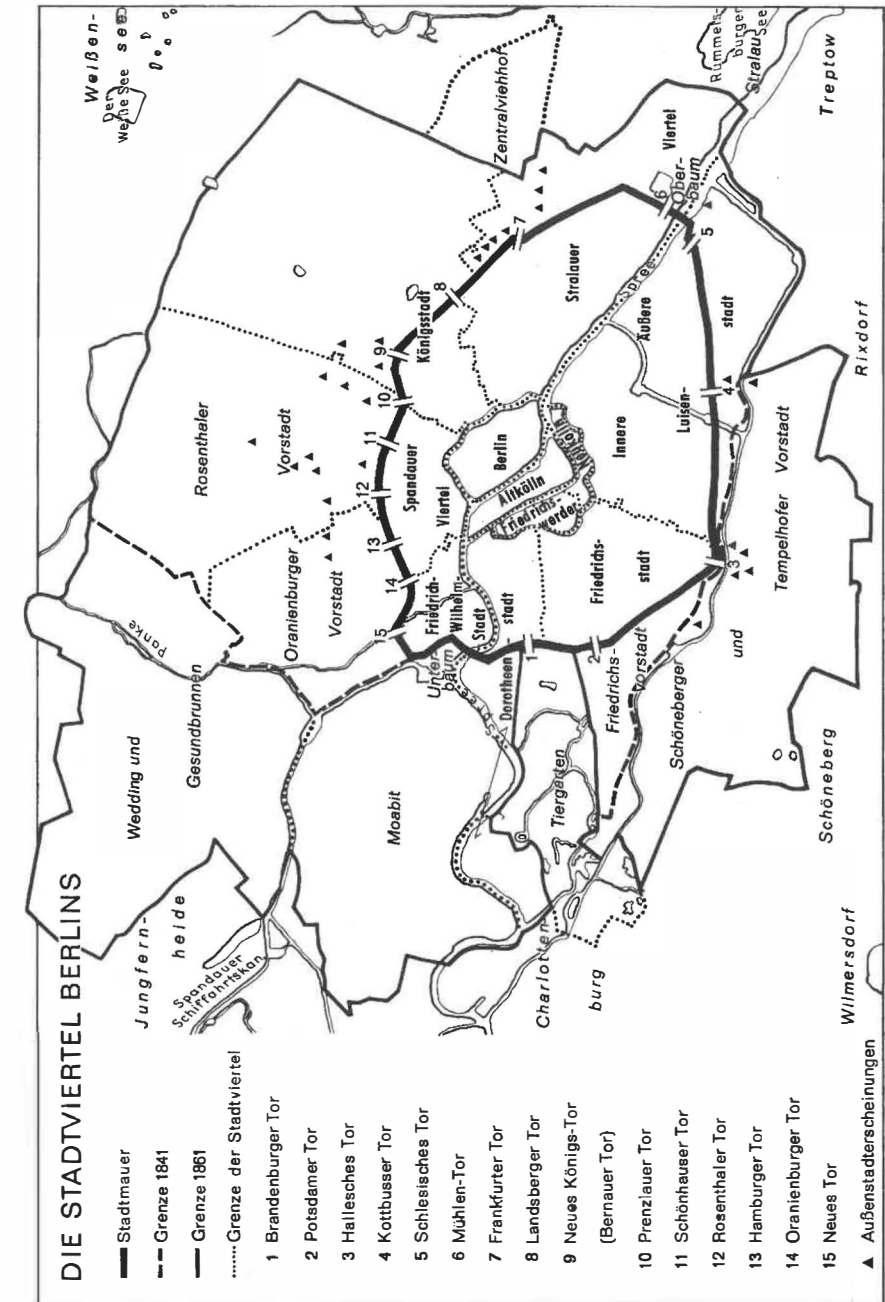


Abb. 1: Die Stadtviertel Berlins.

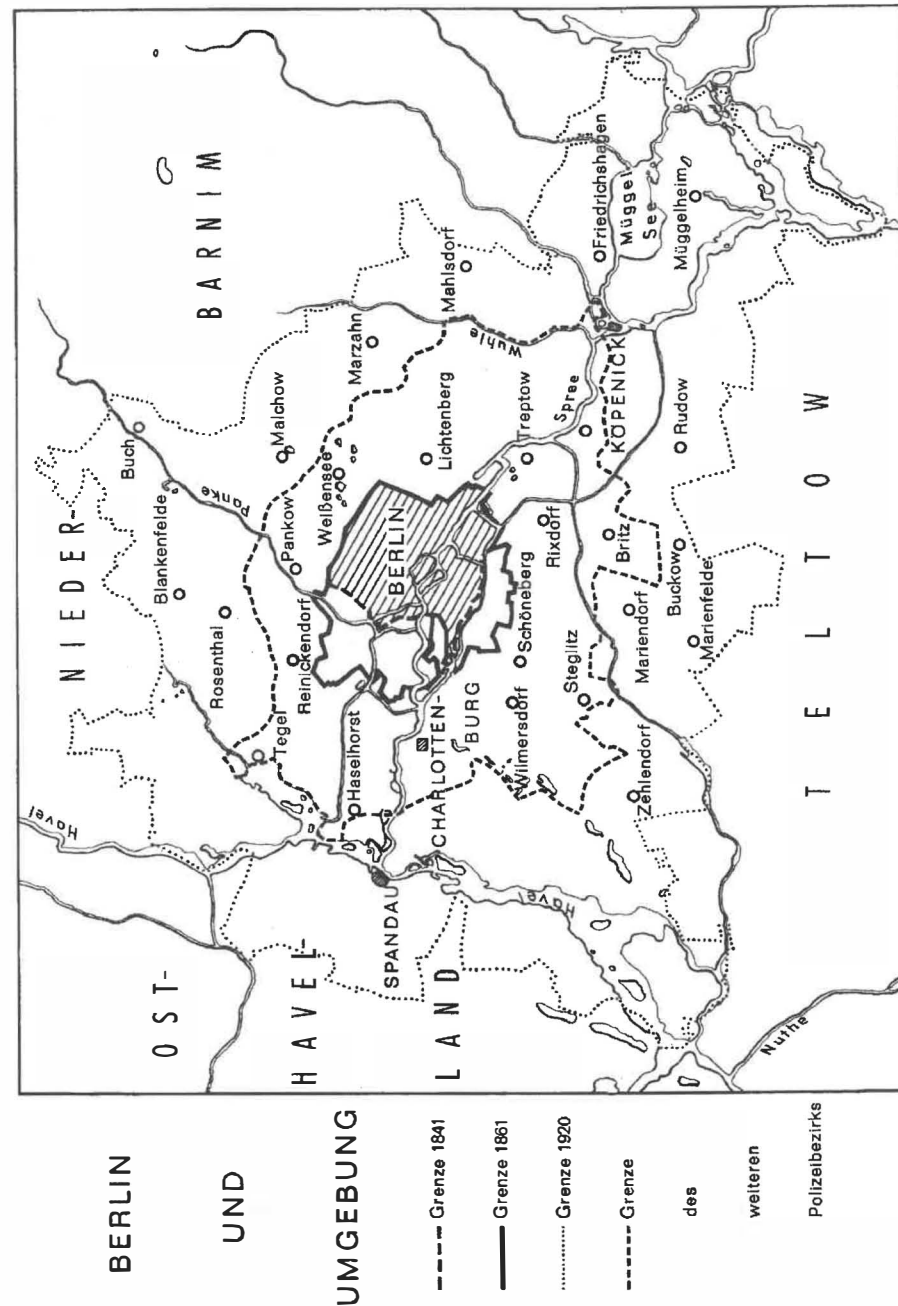


Abb. 2: Berlin und Umgebung.

schern⁵³ postulierte Modell eines von innen nach außen absteigenden Sozialgradienten, trifft bereits nicht mehr für den Raum des merkantilen oder frühindustriellen Berlins zu. Zwar läßt sich nachweisen, daß um 1770 die Lohnarbeiter und übrigen minderbemittelten Schichten überwiegend in den Vorstädten wohnten, diese waren jedoch nicht mit der gesamten äußeren Zone der Stadt gleichzusetzen. Die Vorstädte lagen auf dem rechten Spreeufer halbkreisförmig um die Residenz Berlin, auf der linken Seite des Flusses waren die Neustädte gegründet. Sie schlossen sich westlich an die Residenz Cölln an, lediglich im Süden lagen Neu-Cölln und die Köpenicker Vorstadt. Das alte Stadtzentrum war der bevorzugte Wohnort der Handwerksmeister, Kaufleute und Manufakturunternehmer, der Adel, die Hofleute und Beamten sowie die Intelligenz zog es dagegen in die westlichen Neustädte, insbesondere die vornehme Dorotheenstadt.⁵⁴ Um 1800 hatten sich diese Schichten weiter in den ehemaligen Neustädten konzentriert, selbst die Friedrichstadt wandelte sich in ihren zentralen Teilen vom Zentrum der Manufakturarbeiter zum Nobelviertel.⁵⁵ Die Dorotheenstadt wies von allen Gegenden Berlins die höchste Dienbotenquote aus. Kaufmannschaft, Unternehmertum und wohlhabendes Handwerk wohnten weiterhin überwiegend in der Innenstadt, größere Anteile dieser Schichten hatten sich aber auch in den Neustädten niedergelassen. Die Arbeiterbevölkerung bevorzugte überwiegend die Vorstädte, insbesondere die Spandauer und Stralauer Vorstadt. Bedeutende Teile der Arbeiterschaft lebten noch in den inneren Stadtteilen und der Köpenicker Vorstadt, wenn auch prozentual gesehen in geringerem Umfang.⁵⁶ Die Vorstädte waren ebenso der Wohnort für kleine Gewerbetreibende, Gärtner, Gastwirte und Fuhrleute.

An diesem sozialtopographischen Muster änderte sich im 19. Jahrhundert im Grunde genommen wenig. Die sozialräumliche Entwicklung Berlins wird unter dem Einfluß der Industrialisierung zunächst weniger durch qualitative, die soziale Raumstruktur verändernde, als durch quantitative Prozesse geprägt; die Zunahme der Bevölkerung an der Peripherie läßt die vorhandene Segregationsstruktur unberührt. Diese wird praktisch nur, etwas vereinfacht gesagt und von örtlichen Besonderheiten abgesehen, ringförmig auf die städtische Randzone und später auf das Umland übertragen. Die Arbeiterbevölkerung konzentriert sich in den nördlichen, östlichen und südöstlichen Vorstädten und Vororten, während der Westen und Südwesten weiter bevorzugtes Wohngebiet begüterter Schichten bleibt. Nimmt man nur den Dienstenfaktor als Merkmal für den Sozialstatus eines Stadtbezirks, zeigt sich, daß im Jahre

⁵³ Vgl. H. J. Schwippe / Chr. Zeidler, Die Dimension der sozialräumlichen Differenzierung in Berlin und Hamburg im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts, in: H. Matzerath (Hrsg.), Städte-wachstum und innerstädtische Strukturveränderungen. Probleme des Urbanisierungsprozesses im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1984, S. 200.

⁵⁴ Vgl. H. Schultz (s. A 48), S. 183 ff.

⁵⁵ Ebd., S. 304 f.

⁵⁶ Ebd., S. 305.

1871 in der äußeren Friedrichstadt die höchsten Dienstbotenzahlen auftraten. Hier entfiel ein Dienstbote auf 3,3 Familienmitglieder, es folgte die Dorotheenstadt (3,4), Friedrichswerder (5,3), die innere Friedrichstadt (5,7), Berlin (6,6), doch dann kam schon die Schöneberger Vorstadt (7,0).⁵⁷ Das wohlhabende Bürgertum hatte sich im Anschluß an die ehemaligen Neustädte neue Wohnsitze am Rande des Tiergartens und am Landwehrkanal erschlossen. Es war nur noch eine Frage der Zeit, bis unter dem anhaltenden Bevölkerungswachstum die sich westlich und südwestlich anschließenden Dörfer Schöneberg, Steglitz, Wilmersdorf und Schmargendorf, aber auch die Stadt Charlottenburg zu vornehmen Vororten Berlins herausbilden sollten, begleitet von Koloniegründungen, die ausschließlich dem Wohnbedürfnis begüterter Schichten dienten.

In den östlichen und nördlichen Vorstädten lag der Dienstbotenfaktor nach 1871 ungleich höher. Während in Berlin durchschnittlich etwa 11 Familienmitglieder auf einen Dienstboten kamen, waren es in der Stralauer Vorstadt 32. In der Rosenthaler und Oranienburger Vorstadt sowie der äußeren Luisenstadt (jenseits des Luisenstädtischen Kanals) schwankte die Ziffer zwischen 26,6 und 31,3, in den nördlichen bzw. nordwestlichen eingemeindeten Vorortsiedlungen lag die Ziffer bei 28,1 in Moabit und 46,3 im Wedding. In der inneren Luisenstadt, Neu-Cölln und der Spandauer Vorstadt blieb die Dienstbotenquote unter dem Berliner Durchschnitt, während sie in der Königsstadt mit 14,4 schon deutlich höher ausfiel.⁵⁸ Die sozialräumliche Struktur hatte sich demnach dem vorgefundenen Muster angepaßt; später sollten sich der Wedding, Friedrichshain und Prenzlauer Berg, daneben die östlichen Vororte Lichtenberg, Weißensee und Treptow sowie Reinickendorf und Rixdorf (Neukölln) zu Stadtbezirken mit überdurchschnittlicher Arbeiterbevölkerung entwickeln.⁵⁹

⁵⁷ Alle Zahlen nach *H. Schwabe*, Die königliche Haupt- und Residenzstadt Berlin in ihren Bevölkerungs-, Berufs- und Wohnungsverhältnissen. Resultate der Volkszählung und Volksbeschreibung vom 1. Dezember 1871, Berlin 1874, S. 28.

⁵⁸ Ebda. Beim Dienstbotenfaktor ist die Abhängigkeit von der Bevölkerungsziffer zu beachten. Er fällt in bevölkerungsdichteren Bezirken zwangsläufig höher aus. Es besteht die Möglichkeit, daß die Zahl der Dienstboten absolut noch zunimmt, infolge des starken Bevölkerungswachstums dagegen relativ zurückfällt. Der Charakter des Dienstbotenfaktors als Sozialgradient wird dadurch jedoch nur mittelbar berührt.

⁵⁹ Vgl. dazu *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 354 ff. Problematisch erscheint es, die Vorstädte, wie Ingrid Thienel es versucht, als »natural areas« zu definieren, das heißt als »natürliche Raumeinheiten innerhalb einer Stadt«, die soziologisch »relativ homogen« sind und in denen »die sozialen Gruppen innerhalb der Wohngebiete streng voneinander getrennt leben« oder sich durch »gleiche Nutzung« als »Funktionskreise« qualifizieren; vgl. *I. Thienel*, Städtewachstum im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts. Das Berliner Beispiel, Berlin – New York 1973, S. 9 f. Der von der nordamerikanischen Sozialökologie entwickelte Begriff diene dem Versuch, innerhalb der Städte zur Abgrenzung sinnvoller Gebietseinheiten zu kommen. Zorbaugh definiert natural areas als »unplanned, natural products of the cities growth ... characterized both by physical individuality and by the cultural characteristics of the people, who lived in it«; vgl. *H. W. Zorbaugh*, The Natural Areas of the City, in: *Studies in Human Ecology*, hrsg. von *G. A. Theodorson*, New York 1961,

Die Ansiedlung von Industriebetrieben führte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu keiner einschneidenden Änderung der aus dem 18. Jahrhundert überlieferten engen sozialräumlichen Verknüpfung von Wohngebieten und gewerblichen Betriebsstätten. Allenfalls kam es in den vierziger Jahren zu einer örtlichen Verdichtung einzelner Betriebsstätten, insbesondere der Maschinenbauindustrie, von der sich die beschäftigungsintensiven Großbetriebe vor dem Oranienburger Tor niederließen. Als sich in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre der industrielle Großbetrieb durchsetzte, konzentrierten sich die Arbeitnehmer der Maschinenbauindustrie in einer relativ geringen Zahl von Großbetrieben.⁶⁰ Die Gründe für die Ballung der Metallindustrie im Bereich der Chausseestraße sind in der Forschung umstritten. *I. Thienel* hat nachgewiesen, daß weder die produktionstechnisch gesuchte Nachbarschaft zur königlichen Eisengießerei noch die Arbeitskräfte-Orientierung, das heißt die Nähe zu den Arbeitervierteln, die allein ausschlaggebenden Standortfaktoren waren.⁶¹ Ein Zusammenhang zwischen der Produktpalette der Metallbetriebe (Lokomotiven, Eisenbahnzubehör) und dem Anschluß an die im Norden Berlins vorhandene Stettiner Bahn ist ebenso in Zweifel zu ziehen, da die ersten beiden Bahnlinien Berlins südlich gelagert waren und der Lokomotivbau nicht unbedingt in Abhängigkeit von einem Gleisanschluß stand.⁶² Wichtig war für die gewerbliche Aktivität im Nordwesten Berlins sicherlich die frühe Ablösung der alten, auf dem Boden ruhenden Rechte und seine vollständige Privatisierung. Die Separation vor dem Hamburger, Rosenthaler und Oranienburger Tor fand im Jahre 1828 ihren Abschluß, damit ergab sich die Möglichkeit zum Kauf größerer Landflächen. Die niedrigen Bodenpreise dürften zudem für flächenbedürftige Produktionsbetriebe eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt haben. Abgesehen von den einzelnen Gründen persönlicher Entscheidung seitens der Fabrikanten läßt sich aus der Vielzahl der Standortfaktoren ein miteinander verwobenes Bündel einzelner Motive bei der innerstädtischen Standortwahl feststellen. Unternehmensstrategisch stand mit Sicherheit der Kosten- und Flächengesichts-

S. 47. Diese Definition ist jedoch zu unbestimmt, als daß sie Anleitungen für empirische Gebietsabgrenzungen zuließe. Die Forschungspraxis hat sich deshalb an der amtlichen Statistik als räumlichen Bezugsrahmen orientiert; vgl. *H. J. Schwippe / Ch. Zeidler* (s. A 53), S. 218; *P. Hatt*, The Concept of Natural Area, in: *G. A. Theodorson* (Hrsg.), *Studies of Human Ecology*, New York 1961, S. 104 ff.

⁶⁰ Vgl. *L. Baar*, Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution, Berlin 1974, S. 94 ff.; *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 99 ff. Nicht unumstritten ist der Versuch *I. Thienels* (s. A 59), S. 67 f., die Konzentration der Maschinenbaubetriebe im Areal der Oranienburger Vorstadt anhand der im Berliner Adreßbuch angegebenen Maschinenbauer zu ermitteln. In ähnlicher Weise bereits *K. Doogs*, Die Berliner Maschinenbau-Industrie und ihre Produktionsbedingungen seit ihrer Entstehung, Berlin 1928, S. 18.

⁶¹ *I. Thienel* (s. A 59), S. 78 ff.; *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 101 ff.

⁶² Vgl. *J.-M. Kreße*, Die Industriestandorte in mitteleuropäischen Großstädten. Ein geschichtlicher Überblick anhand der Beispiele Berlin sowie Bremen, Frankfurt, Hamburg, München, Nürnberg und Wien, Berlin 1977, S. 42.

punkt an oberster Stelle, die bereits bestehende königliche Eisengießerei als »industrieller Entwicklungskern« mochte von agglomerisierender Wirkung gewesen sein. Die Aussicht auf einen Bahnanschluß war bei metallverarbeitenden Produktionsbetrieben, die für eine reibungslose Zufuhr von Roh- und Brennstoffen Sorge tragen mußten, ebenso ein gewichtiges Moment unternehmerischer Standortentscheidung wie die Möglichkeit, auf ein ausreichendes Arbeitskräftereservoir zurückgreifen zu können, da die Metallbranche als beschäftigungsintensiver Produktionszweig galt. Allgemein ist jedoch nicht außer Acht zu lassen, daß die innerstädtische Standortwahl nur eine untergeordnete Rolle spielt, wichtiger sind die generellen Niederlassungserwägungen der Unternehmen bei Ansiedlungsprojekten. Für die eisenverarbeitende Industrie erwies sich die Lage Berlins als erheblicher Standortnachteil, da der Ort über keine Rohstoffbasis verfügte. Auf die Dauer gesehen konnte die verkehrsgünstige Lage Berlins diesen Nachteil nicht ausgleichen, insbesondere nicht nach dem allgemeinen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Einzelne metallverarbeitende Großunternehmen gingen deshalb frühzeitig dazu über, sich eine eigene Rohstoffbasis zu schaffen und schließlich verlagerte man die materialintensiven Produktionszweige und band sie an die Urproduktion und Stahlerzeugung an.⁶³

Die innerstädtische Situierung der Industrie ist vermutlich dafür verantwortlich, daß es, ohne die nach sozialen und demographischen Ausstattungsmerkmalen vorhandene »Rangordnung« der Berliner Stadtteile zu berühren, zu Segregationen kam. Nichtsdestotrotz zeigte die Bevölkerungsstruktur der einzelnen Stadtteile weiterhin eine erhebliche soziale Durchmischung. Die durch die Statistik ermittelte Rangordnung der Berliner Stadtteile, erläuterte die Städtische Central-Commission für die Volkszählung von 1861, gab in keinem Fall die sozialen Unterschiede der Bevölkerung wieder. Diese Unterschiede werden wenigstens »zu einem großen Teil, durch die Hofgebäude zwischen allen Stadtteilen mehr oder weniger ausgeglichen. Ist die Ausgleiche auch keine vollständige, ... so kann andererseits auf den, auch in den Stadtteilen der untersten Rangstufe nicht fehlenden Gegensatz zwischen Vorderhäusern und Hofgebäuden hingewiesen werden, zum Beweise, daß auch diese von verschiedenen Bevölkerungsklassen in nachbarschaftlicher Gemeinschaft bewohnten Stadtteile streng genommen eigentliche sogenannte Arbeiterviertel nicht repräsentieren.«⁶⁴ Die durch die Industrialisierung ausgelöste quantitative Dynamik sorgte für ein erhebliches Wachstum der Bevölkerung in der städtischen Randzone. Die Bevölkerung Moabits nahm zwischen 1840 und 1858 um 475, die des Weddings um 190% zu.⁶⁵

⁶³ Vgl. *L. Baar* (s. A 60), S. 30 ff.; *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 99 ff.

⁶⁴ Die Berliner Volkszählung vom 3. December 1861. Bericht der städtischen Central-Commission für die Volkszählung über die Mitwirkung der Commune an der Zählungs-Ausführung und deren Resultate, T. 1, Berlin 1863, S. 43.

⁶⁵ Berechnet nach: *R. Böckh* (s. A 47), S. 30 f.

Vor der Eingemeindung von 1861 wies Moabit eine Bevölkerung von etwa 8600 Personen auf, während den Wedding rund 13 600 Einwohner bevölkerten.⁶⁶

Die These, daß sich Moabit in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer typischen Industriearbeitergemeinde und zum ersten Vorort dieses Typs im Umland Berlins entwickelte,⁶⁷ muß schon deshalb bezweifelt werden, weil Moabit ebenso wie der Wedding nie den Charakter eines selbständigen Vorortes besaß, sondern in administrativer Hinsicht, zumindest in einigen Teilbereichen kommunaler Aufgaben, von Berlin aus verwaltet wurde. So unterlagen Teile der angrenzenden Landkreise der Berliner Gerichtsbarkeit oder deren Anwohner waren verpflichtet, Beiträge zur städtischen Armenkasse zu entrichten. Die Regulierung der Weichbildgrenze, die nach der Einführung der preußischen Städteordnung notwendig geworden war, fand erst 1841 ihren Abschluß.⁶⁸ Die nördlichen und nordwestlichen Randgemeinden wie der Wedding und Moabit blieben Bestandteil des angrenzenden Landkreises, obwohl diese Ortschaften bzw. einzelne Ortsteile bis in die dreißiger Jahre hinein in den Zuständigkeitsbereich der Berliner Armenverwaltung fielen. Bereits 1803 hatte der Magistrat die Abholzung der Berliner Kämmereiheide zwischen Berlin und Reinickendorf in die Wege geleitet. Nach der Einebnung, Urbarmachung und teilweisen Erschließung durch Straßen ließ die Stadt auf den Ländereien die Erbpachtkolonien Wedding, Neu-Moabit und Gesundbrunnen anlegen. 1817 erwarb der Magistrat das Vorwerk Wedding und ordnete nach 1827 die Aufteilung in kleinere Parzellen an. Die zwei bis drei Morgen großen Grundstücke wurden zumeist an Bauhandwerker, Gärtner, an kleine Kaufleute, aber auch an Arbeitsmänner veräußert.⁶⁹ Der Magistrat übte zwar die Grundherrschaft über das Vorwerk Wedding und Teile der ehemaligen Kämmereiheide aus, er bestand jedoch darauf, daß diese Gebiete nicht zum »unstreitigen Weichbilde der Stadt« gehörten.⁷⁰

Der Magistrat hoffte, daß durch Zusammenfassung der Kolonien eine für sich bestehende Gemeinde gebildet wurde, die dann auch die Organisierung der Armenpflege übernahm. In diesem Fall erklärte sich die städtische Exekutive bereit, die bisherigen Unterstützungen weiterhin aus eigenen Mitteln zu bestreiten, während alle neuen Unterstützungsbedürftigen der zukünftigen Gemeinde zur Last fallen sollten.⁷¹ Die administrativen Bindungen der Umlandortschaften an die Landeshauptstadt wirkten ohne Zweifel als siedlungsförderndes Moment. Für eine weitere Ausübung

⁶⁶ Berechnet nach ebda.

⁶⁷ *I. Thienel* (s. A 59), S. 202.

⁶⁸ Vgl. dazu *E. Kaeber*, Das Weichbild der Stadt Berlin seit der Stein'schen Städteordnung, in: *ders.*, Beiträge zur Berliner Geschichte, Berlin 1964, S. 239 ff.

⁶⁹ Vgl. Bericht über die Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1829 bis incl. 1839, Berlin 1842, S. 103 f.

⁷⁰ *Landesarchiv Berlin (LAB)*, StA Rep. 03-01, Nr. 365, Bl. 50.

⁷¹ Schreiben des Magistrats an die Armendirektion, 15. Juni 1833, *LAB* Bl. 95-97.

der Armenpflege unter Rechtsvorbehalt sprach nach einem Bericht der städtischen Forst- und Ökonomiedeputation, daß der Aufbau der vorhandenen Etablissements und der Zweck der Kultivierung der Ländereien nicht so leicht erreicht worden wäre, »wenn die Stadtkommune nicht in der Voraussetzung, daß dieselben zum Weichbilde der Stadt gehör(t)en, die Armenpflege übernommen hätte«. ⁷² Durch die Übernahme hatte die Berliner Kommunalverwaltung die Erwartung eines bleibenden Verhältnisses geschaffen und nur unter dieser Bedingung war die Ansiedlung in eine rasche Entwicklung getreten. Bei einem Entzug der Armenpflege mußte mit einer rückläufigen Siedlung gerechnet werden. Die Deputation gab zu bedenken, daß sich der Siedlungsbeginn immer schwierig gestaltete. Zu anderer Zeit hatte man nur Kolonien gegründet, wenn den Kolonisten die Gebäude geschenkt und sie für einen längeren Zeitraum von allen Abgaben befreit worden waren. Die ganze Rosenthaler Vorstadt, so die Ansicht der Deputation, war unter bedeutenden Opfern entstanden. Vor über dreißig Jahren galt sie als ein Aufenthaltsort »von größtenteils armen und selbst moralisch schlechten Personen«, was sich nunmehr bedeutend geändert hatte. Auch der Wedding und Neu-Moabit wären »nur als ein Entrepot der Berliner Armen« ⁷³ zu betrachten, weshalb eine Fortführung der Armenpflege seitens der Stadt Berlin sinnvoll war.

Haushaltspolitische Erwägungen hielten die Kommunaladministration jedoch davon ab, die Wirkungen der städtischen Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse auf die urbanen Randzonen zur Kenntnis zu nehmen. Insbesondere aber anzuerkennen, daß die Kommune nicht eigentliche Ortsarme, vielmehr aus der Landeshauptstadt oder aus anderen Orten zugezogene Arme unterstützte. ⁷⁴ Nicht nur in der nord- und nordwestlichen Randzone Berlins, sondern auch in einer südöstlichen Umlandgemeinde wie Rixdorf, dem späteren Berliner Verwaltungsbezirk Neukölln, machten sich die von der Landeshauptstadt ausgehenden Agglomerationseffekte in einer Zunahme des vorörtlichen Bevölkerungswachstums bemerkbar. ⁷⁵ Gleichwohl sah sich die zentrale Stadt der urbanen Region, nachdem in der Folge steigende Sozialkosten dem vorörtlichen Haushalt zur Last fielen, nicht zu finanziellen Hilfeleistungen verpflichtet. Es war zwar richtig, gab der Magistrat zu, daß das Bevölkerungswachstum Rixdorfs aus der Nähe zu Berlin resultierte und daß eine Verpflichtung zur Unterstützung der aus Berlin zuwandernden Personen bestand, diese konnte jedoch nicht auf Personen aus-

⁷² LAB, Bl. 77.

⁷³ LAB, Bl. 78.

⁷⁴ Gutachten der kommunalen Forst- und Ökonomiedeputation, 12. September 1832, LAB, Bl. 75–78. 1831 betrugen die Unterstützungsleistungen in Neu-Moabit und auf dem Wedding einschließlich der Holz- und Medizingelder 4752 Taler, davon entfielen 2145 Taler auf Personen, die aus Berlin zugezogen waren.

⁷⁵ Zur räumlichen Expansion Rixdorfs und der Entwicklung städtischer Bauformen vgl. *I. Thienel* (s. A 59), S. 316ff.

gedehnt werden, die als ortsansässige Einwohner in Armut versanken. In diesen Fällen mußte es der zuständigen Kommune überlassen bleiben, »in der gesetzlich vorgeschriebenen Art für die Verpflegung der Armen zu sorgen«. ⁷⁶ Auch den Hinweis auf die vorhandenen drückenden Lohnverhältnisse mochte der Magistrat nicht gelten lassen. Er sah nur den »Übelstand«, der sich aus der Überfüllung Rixdorfs und der umliegenden Gegend mit armen und dürftigen Personen für die Landeshauptstadt ergab, zumal es sich häufig um »liederliche Personen« handelte, deren Lebenswandel man »durch Unterstützungen nicht noch Vorschub leisten« durfte. ⁷⁷

Die Hoffnung des Magistrats auf die Etablierung eines eigenen Kommunalarmenverbandes im Norden Berlins zerschlug sich durch eine gegenteilige Entscheidung des Ministers des Innern, die allgemein davon ausging, daß die vormalige Grundherrschaft oder die zuständige Polizeiobrigkeit für die Armenpflege in veräußerten Gebieten in Anspruch genommen werden konnte. Die Regierung empfahl dem Berliner Magistrat, mit den Bewohnern Neu-Moabits und des Weddings Verhandlungen über die Bildung einer Landgemeinde für alle Polizei- und Kommunalverhältnisse aufzunehmen. ⁷⁸ Unter Hinweis auf Anfang der dreißiger Jahre erlassene Ministerialreskripte ⁷⁹ weigerten sich die kommunalen Behörden indessen erfolgreich gegen die fernere Übernahme der Armenpflege im Bereich der endgültig veräußerten Besitzungen. Der Landrat des Kreises Niederbarnim wurde daher von städtischer Seite aufgefordert, hierzu die neuen Grundbesitzer in Anspruch zu nehmen. ⁸⁰ Nur als Eigentümer des

⁷⁶ Verfügung des Magistrats, 12. Dezember 1829, LAB, StA Rep. 03-01, Nr. 479, Bl. 21; vgl. auch Nr. 366.

⁷⁷ Verfügung des Magistrats an die Armendirektion, 24. Januar 1831, LAB, StA Rep. 03-01, Nr. 479, Bl. 29f.

⁷⁸ Verfügung der Regierung zu Potsdam, 30. August 1834, LAB, StA Rep. 03-01, Nr. 365.

⁷⁹ Es handelt sich um das Reskript des Ministeriums des Innern und der Polizei an die Königliche Regierung zu Potsdam vom 21. Februar 1831, »das polizeiliche Verfahren gegen Wohnungslose und die Heranziehung einzelner Etablissements zur Armenpflege betreffend«, und das Reskript an die Regierung zu Arnberg vom 29. Dezember 1834 über »die Armenpflege in standesherrlichen Gebieten«. Abdruck in: *AdPriStVeru*, Bd. 15 (1831), S. 140 f. u. Bd. 18 (1834), S. 1115 f. Im Reskript von 1831 hob das Ministerium des Innern die Verpflichtung von Eigentümern oder Erbpächtern zur Armenpflege hervor, soweit ihre Etablissements nicht mit einer Kommune verbunden waren. Da Einzelpersonen sich hierzu meistens nicht in der Lage befanden, wurde der Potsdamer Regierung empfohlen, »die auf der Feldmark befindlichen, ähnlichen, einzelnen Etablissements in einer Kommune zu vereinigen, für diese einen Schulzen zu ernennen und in der Folge wegen der Armenpflege sich an die Gesamtheit zu halten«. Das Reskript von 1834 wiederholte diese Position und erläuterte, daß überhaupt dort, »wo keine Sozialität oder solidarische Verpflichtung eintritt, nur eine solitarische, als Gegensatz der solidarischen, gedacht werden« kann. Eine Verpflichtung des Staates kam, insbesondere bei langjährig am betroffenen Ort ansässigen Armen nicht in Frage, selbst wenn ein Mangel an Armenmittel vorlag. Das Allgemeine Landrecht (§ 27, T. II, Tit. 19, Ausgabe Berlin 1825, Bd. 2,2, S. 480) sah für diesen Fall eben eine Besteuerung der am Ort lebenden wohlhabenden Einwohner vor.

⁸⁰ Bericht des Oberbürgermeisters an die Potsdamer Regierung, 19. Mai 1837, LAB, StA Rep. 03, Nr. 365.

Vorwerks Wedding und desjenigen Teils der Kämmereiheide, welchen die Stadt als Entschädigung für Hütungsservitute erhalten hatte, übte der Magistrat weiterhin die Polizei und folglich auch die Armenpflege aus.

Die Unterstützungsleistungen für die im Norden und Nordwesten Berlins gelegene städtische Randzone waren nach Darstellung des Magistrats »enorm hoch«. Das Gesetz über die Verpflichtung zur Armenpflege⁸¹ erlegte der Stadt die fürsorgende Verwaltung definitiv nicht nur in den angesprochenen Ortschaften des Umlandes, sondern daneben auch in den Magistratsdörfern und ehemaligen Kolonien Boxhagen, Rummelsburg, Lichtenberger Kietz, Stralau und Treptow auf, deren Siedlungskerne allesamt Ausgangspunkt der späteren Vorortbildung wurden. Das Armenpflegegesetz bestimmte die Gemeinden grundsätzlich zum Träger der Unterstützungen. Soweit Gutsherrschaften bestanden, deren Güter zu keinem Gemeindeverband gehörten, waren diese in gleicher Weise wie die Gemeinden zur Unterstützung der ansässigen Armen aufgerufen.⁸² Aus Anlaß des Armenpflegegesetzes regte die Potsdamer Regierung schon im März 1843 die Eingemeindung der nord- und nordwestlichen außerstädtischen Randzone an.⁸³ Das Gesetz über die Landgemeindeverfassungen forderte 1856 im Falle fehlender kommunaler Anbindung einzelner Grundstücke die Vereinigung mit einem Guts- oder Gemeindebezirk.⁸⁴ Danach mußten auch die kommunalen Verhältnisse von Moabit und Wedding neu geordnet werden, wobei nur eine Vereinigung mit der Landeshauptstadt in Frage kam. 1861 wurde die Eingemeindung gegen den anhaltenden Widerstand der städtischen Repräsentanten durch eine Kabinetts-Ordre angeordnet.⁸⁵ Damit waren die seit Jahrzehnten eng mit der Stadt verbundenen Gebiete auch rechtlich dem Gemeindebezirk inkorporiert. Die administrativen Bindungen zwischen dem urbanen Zentrum und den im städtischen Umland gelegenen Siedlungen müssen demnach ebenso als maßgeblicher Integrationsfaktor gewertet werden⁸⁶ wie die Einflußnahme der übergeordneten Regierungs- und Ministerialbüro-

⁸¹ Gesetz über die Verpflichtung der Armenpflege vom 31. Dezember 1842, GS 1843, S. 8–14.

⁸² §§ 1 u. 5, Armenpflegegesetz, 1842, S. 8 f. Der Magistrat sorgte in den folgenden Jahren nur unzureichend für die kommunalen Bedürfnisse der Gutsbezirke, was Anlaß zu Beschwerden über die vernachlässigten Patronatsverpflichtungen bei der Potsdamer Regierung gab. Vgl. F. Escher, Berlin und sein Umland. Zur Genese der Berliner Stadtlandschaft bis zum Beginn des 20. Jh., Berlin 1985, S. 201 ff.

⁸³ E. Kaeber (s. A 68), S. 271.

⁸⁴ Vgl. insbesondere § 1, Abs. 2, Gesetz, betreffend die Landgemeinde-Verfassungen in den sechs östlichen Provinzen der Preußischen Monarchie vom 14. April 1856, GS 1856, S. 359.

⁸⁵ Die Kabinetts-Ordre wurde am 28. Januar 1860 erlassen. Siehe die Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidiums der Provinz Brandenburg vom 27. März 1860, in: *ABlRegPdmuStBln*, Jg. 1860, Stck. 14, S. 120.

⁸⁶ Die an neueren Beispielen orientierte Forschung zur Vorortbildung hebt häufiger den ungeplanten Verlauf des vorörtlichen und städtischen Wachstums hervor und dementsprechend die untergeordnete Bedeutung der integrierenden Funktion der Verwaltung. Vgl. J. Kaltenhäuser, Taunusrandstädte im Frankfurter Raum. Funktion, Struktur und Bild der Städte Bad Homburg, Oberursel,

kratie. Das staatliche Handeln wurde dabei sowohl durch die räumlich-rechtlichen Ordnungszielsetzungen der Gemeindeverfassungsgesetze als auch durch die Regelung der gesetzlich an die Kommunen überwiesenen Aufgaben der Sozialfürsorge angetrieben.

Die Ausbildung eines Vorortes lag weder im Fall Moabits noch des Weddings vor. Die fehlende politische Selbständigkeit belegt das, soweit unserer Definition zu folgen ist, nur allzu deutlich. Es kann darüber hinaus nur mit erheblichen Einschränkungen von der Ausbildung einer typischen Industriegemeinde gesprochen werden. Die Volkszählungsergebnisse lassen zwar Ende der sechziger Jahre eine Erwerbstätigenquote der im Gewerbe Beschäftigten von knapp über 50% erkennen, bis 1875 stieg sie noch auf über 55% an, doch damit war der Höhepunkt dieser Quote erreicht. 1885, also noch über ein Jahrzehnt vor der eigentlichen Randwanderung der Berliner Industrie, war die gewerbliche Erwerbstätigenquote bereits auf 47,4% zurückgefallen, während in Berlin zu diesem Zeitpunkt noch durchschnittlich 52,2% der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe arbeiteten. Im Jahre 1875 waren lediglich 10,3% der Erwerbstätigen Moabits im Bereich der Metallverarbeitung sowie des Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbaus beschäftigt; in der Rosenthaler und Oranienburger Vorstadt lag die Quote im selben Jahr bei 16,0, in der Luisenstadt bei 13,8, im Stralauer Viertel bei 10,3 und in Berlin überhaupt bei 13,2%. Fast drei Fünftel (58,8%) der im produzierenden Metallgewerbe beschäftigten Erwerbspersonen wohnten in den obengenannten drei Berliner Stadtteilen, auf Moabit entfielen nicht einmal 3%. Insgesamt lag der Anteil der in Industrie und Handwerk Beschäftigten 1875 durchschnittlich mit 59,8% in den Vorstädten höher als in Moabit, in der Rosenthaler und Oranienburger Vorstadt lag der Wert gar bei 61,3%, so daß diese Teile des Berliner Stadtgebietes als das eigentliche örtliche Arbeitskräftereservoir der Industrie angesehen werden mußte, zumindest für die beiden hier näher betrachteten Gewerbegruppen der Metallbranche.⁸⁷

Die begrenzte Verlagerung einiger weniger Betriebe nach Moabit ist keinesfalls auslösendes Moment einer neuen sozialräumlichen Dynamik. Dies wird auch durch neuere sozialökologische Untersuchungen bestätigt, nach denen die Standortverlagerung der späten siebziger und frühen achtziger Jahre keinen entscheidenden räumlichen Wandel von Wohnen und Arbeiten bewirkte. Es kam allerdings zu einem

Kronberg und Königstein, Frankfurt 1955, S. 222. Doch auch in diesem Fall müßte berücksichtigt werden, daß Planungsprozesse nicht den Bedürfnissen vorausseilen, sondern in den meisten Fällen auf bereits vorhandene entwicklungsbedingte Bedürfnisse reagieren. Siehe dazu weiter unten.

⁸⁷ Alle vorgenannten Zahlen nach: H. Schwabe, Die Resultate der Berliner Volkszählung vom 3. Dezember 1867, Berlin 1869, S. 44–47. R. Böckh (s. A 47), H. 3/4, S. 1–30, 46–52; ders., Bevölkerung- und Wohnungsaufnahme vom 1. Dezember 1885 in der Stadt Berlin, H. 1, Berlin 1890–1891, S. 60–65; ders., Bevölkerung- und Wohnungsaufnahme vom 2. Dezember 1895 in der Stadt Berlin, T. 1, Berlin 1900–1901, S. 72–77.

Zusammenwachsen des Berliner Siedlungsgebietes mit der städtischen Randzone, vor allem Moabits und des Weddings, sowie einer Ausdehnung des Luisenstädtischen Bereichs bis an die Weichbildgrenze. Zugleich begann ein Verschmelzungsprozeß mit den Siedlungskernen und Ortschaften im Umland; hier wäre ebenso an Charlottenburg wie an Friedrichsberg, Lichtenberg und Rummelsburg zu denken.⁸⁸ Erst die in den neunziger Jahren einsetzende bedeutende Peripheriewanderung der Industrie, in deren Folge in einer Entfernung von 12 bis 30 Kilometern vom Berliner Stadtzentrum neue Industriestandorte entstanden, erzeugte einen räumlichen Wandel, der durch eine zunehmende Trennung der Wohn- und Industriegebiete gekennzeichnet war, aber keineswegs zu einer nennenswerten Neuverteilung der Bevölkerung führte. Die Arbeiter verblieben in ihren angestammten Wohnquartieren, in denen auch weiterhin ein enges Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten bestand, da die kleinen und mittleren Industriebetriebe ihre ererbten Standorte beibehielten.⁸⁹ Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems ermöglichte, ohne daß die optimale Verkehrsanbindung allein eine hinreichende Bedingung für die Industrieansiedlung war,⁹⁰ nicht nur Standortverlagerungen in die Umlandzone, sondern auch tägliche Pendelwanderungen der Beschäftigten. Die Verlagerung von Industriebetrieben ging mit einem innerstädtischen Verdrängungsprozeß einher, bei dem die Wohnbevölkerung zugunsten einer kommerziell geprägten Citybildung die zentralen Stadtbezirke nach und nach verlassen mußte. Schon Mitte der siebziger Jahre trat eine Spezialisierung des inneren Stadtgebiets ein, die neben den zentralen Stadtteilen bereits die Friedrich- und Dorotheenstadt sowie die innere Luisenstadt, die Spandauer Vorstadt und die Friedrich-Wilhelm-Stadt erfaßte.⁹¹ Nach 1890 sank die Bevölkerungszahl innerhalb des gesamten Bereichs der Ringmauer, bis 1910 stellte sich im historischen Berlin und Neukölln der höchste Rückgang der Wohnbevölkerung mit jeweils 54% ein, es folgten Friedrichswerder, Kölln und die Friedrichstadt mit Werten zwischen 45 und 39%. In der Dorotheenstadt, dem Spandauer Viertel, der Friedrichvorstadt, dem Königsviertel, der Luisen- sowie der Friedrich-Wilhelm-Stadt schwankte die Abnahme zwischen 29 und 18%. Selbst im Stralauer Viertel sowie den außerhalb der Ringmauer gelegenen histo-

⁸⁸ *H. J. Schwippe / Ch. Zeidler* (s. A 53), S. 226; *A. Zimm*, Die Entwicklung des Industriestandortes Berlin. Tendenzen der geographischen Lokalisation bei den Berliner Industriezweigen von überörtlicher Bedeutung sowie die territoriale Stadtentwicklung bis 1945, Berlin 1959, S. 75 ff.

⁸⁹ *Ebda.*, S. 104 ff. u. 121.

⁹⁰ *J.-M. Kreße* (s. A 62), S. 61 f.; vgl. auch *R. Heiligenthal*, Entwicklungslinien der Berliner Industriesiedlung, in: *Berliner Wirtschaftsberichte*, 2. Jg. (1925), Nr. 5, S. 51; *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 99 ff.

⁹¹ *H. J. Schwippe / Ch. Zeidler* (s. A 53), S. 223 f. Die Grunddimension der Spezialisierung wird durch einen Variablenkanon dargestellt, der sich auf die Anteile der Selbständigen und der in Handel und Versicherungen Beschäftigten sowie die Quoten der Einpersonenhaushalte, der gewerblich genutzten Wohnungen und der Ladengeschäfte mit guter Ausstattung bezieht. Inhaltliche Ergänzungen finden durch die Anteile der älteren Personen an der Wohnbevölkerung und der Untermieter sowie die Höhe der allgemeinen Erwerbsquote statt.

rischen Stadtteilen nahm die Wohnbevölkerung ab, jedoch in wesentlich geringerem Umfang.⁹²

Die Industriesuburbanisierung erschütterte nicht die dominante Stellung der Kernstadt innerhalb des Agglomerationsraumes. Berlin blieb weiterhin, obwohl sich nach 1895 eine Abwanderungstendenz, vor allem der metallverarbeitenden Industrien, in die Vororte abzeichnete,⁹³ Standort bedeutender Arbeitsstätten. Das Berlin in den Grenzen vor 1920 zeigte zwischen 1882 und 1907 noch ein erhebliches Wachstum der in Industrie und Handwerk Beschäftigten: In der Periode von 1882 bis 1895 nahm die Zahl der Beschäftigten im sekundären Sektor um 40,9 und bis 1907 nochmals um 49,4% zu. Absolut lag das Beschäftigungswachstum noch deutlich über dem des Handelsgewerbes, erst in den nachfolgenden Perioden überflügelte der tertiäre Sektor die Beschäftigung im produzierenden Gewerbe, während gleichzeitig die Vororte als Standort industrieller Beschäftigung größere Bedeutung erhielten. Sie zeigten dann, soweit nicht konjunkturelle Krisen die Lage in Industrie und Handwerk beeinflusste, gegenüber der Stadt Berlin eine stärkere Zunahme der Arbeit im sekundären Sektor.⁹⁴

Der unter dem Einfluß der Industrialisierung vorangetriebene städtische Wachstumsprozeß entwickelte sich nicht allein aus einer zentrifugalen Bewegung, vielmehr offenbarte er sich als eine Form des Zusammenwachsens zwischen der Zentralstadt und den Entwicklungskernen im Umland sowie dieser Kerne untereinander, wobei die verbindenden Verkehrswege die Leitlinien schufen.⁹⁵ Zu den Entwicklungskernen gehörten die äußeren Siedlungsformen, die Dörfer, Kolonien, Schloßanlagen, aber auch eine städtische Gründung wie Charlottenburg. Daneben traten wirtschaftlich bestimmte Entwicklungskerne auf, unter denen die Verkehrsanlagen an erster Stelle genannt werden mußten, auch solche, die erst in industrieller Zeit geschaffen wurden. Selbst natürliche Gegebenheiten wie Bodenerhebungen, Seen, Flüsse etc. konnten ihrer Funktion gemäß den Charakter eines Entwicklungskerns annehmen. Formal besteht der Wachstumsprozeß in einer Ausdehnung der städtischen Bausubstanz, funktional erweist er sich als »eine Abfolge städtischer Aktivitäten«,⁹⁶ das heißt, der Nutzung städtischen Raums auf der Grundlage einer Bewertung der vorgefundenen Raumsituation. Die Nutzungen selbst sind wiederum durch das Wechselspiel bestimmter Erscheinungsformen beeinflusst, die Kreße als »Permanenz« und »Dyna-

⁹² Vgl. *A. Zimm* (s. A 88), S. 114 f.; vgl. auch *S. Schott*, Die Citybildung in deutschen Großstädten seit 1871, in: *SJbdSt*, 14. Jg. (1907), S. 33 ff.

⁹³ Vgl. *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 102 ff.

⁹⁴ Vgl. Berlins wirtschaftliche Verflechtung. Im Auftrage des Magistrats bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Berlin, Berlin 1928, S. 26 f.; *B. Grzywatz* (s. A 40), S. 107 ff. u. 160 ff.

⁹⁵ *J.-M. Kreße* (s. A 62), S. 17 ff.

⁹⁶ *Ebda.*, S. 19.

mik«⁹⁷ definiert. Permanenz meint den Fortbestand gewisser Erscheinungen in einer wachsenden Stadt, wie etwa die Bausubstanz oder die Verstärkung und Ballung von Nutzungen. Dynamik bezeichnet den Zusammenhang bestehender zu neuen Nutzungen, der durch Attraktivität, Kombination oder Verdrängung bestimmt wird. Als primäre Aktivität kann die Zentralstadt mit den Vorstädten und Entwicklungskernen verstanden werden, die andere, sekundäre Aktivitäten nach sich ziehen. Die vorindustrielle Zentralstadt mag in ihrer Ausdehnung, Dichte und Geschlossenheit, ihrer Bezogenheit auf mannigfaltige Entwicklungskerne und der ihr selbst immanenten sozialräumlichen Differenziertheit schon große Stadt, ja Groß-, wenn auch nicht industrielle Großstadt sein, zumal wenn sie, wie im Falle einer Landeshauptstadt, mit einem Komplex zentraler Funktionen betraut ist. Nicht ohne Grund spricht Elisabeth Pfeil von den Landeshauptstädten des Absolutismus als Großstädten.⁹⁸ Die Landeshauptstädte waren fast immer zentrale Orte erster Ordnung, ihre Funktion verlieh ihnen, ungeachtet ihrer Bevölkerungsdichte, überörtliche Bedeutung. Die Funktionen einer Landeshauptstadt des ausgehenden 18. oder beginnenden 19. Jahrhunderts konnten weitaus umfangreicher sein, als die einer Millionenstadt des 20. Jahrhunderts. Deshalb soll von der preußischen Landeshauptstadt des Spätabsolutismus als Großstadt gesprochen werden,⁹⁹ wohlwissend, daß erst im Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts sich jene Form der Großstadt herausbildet, die allgemein durch eine besondere Komplexität demographischer, sozialer, räumlicher, baulicher, technischer, kommunikativer und administrativer Faktoren gekennzeichnet ist.

IV

Der quantitativen Differenzierung der Großstädte begegnete die Statistik nicht. Man sprach von Viertel-, Halb- und Millionenstädten oder Großstädten höherer Ordnung, denen in Abhängigkeit von ihrer Größe bestimmte Strukturmerkmale wie besondere Verkehrs- und Kommunikationssysteme oder Kultur- und Wissenschaftseinrichtun-

⁹⁷ Ebda., S. 20.

⁹⁸ E. Pfeil (s. A 44), S. 10 f. u. S. 120; F. Metz (s. A 44), S. 8 ff.

⁹⁹ Wenn W. Hofmann, Industrialisierung und Stadtausbau im Berliner Raum, in: W. Ribbe / J. Schmädke (Hrsg.), Berlin im Europa der Neuzeit, Berlin 1990, S. 143, den Großstadtbegriff nur für das Berlin des späteren 19. Jhs. gelten lassen und das statistische Kennzeichen von über 100 000 Einwohner lediglich als »quantitatives Signal« gedeutet wissen will, das nicht ohne weiteres ablösbar und auf andere Epochen übertragbar sei, sieht er einerseits ebenso von den differenzierten Binnenstrukturen und den zentralen Funktionen der Stadt ab, wie er andererseits der Faktizität des Quantitativen aufliegt. Das gilt nicht zuletzt für den statistischen Großstadtbegriff selbst, der eine historisch bedingte, willkürliche, von Operationalisierungsbedürfnissen getragene Verabredung ist. Schon Ende des 19. Jahrhunderts reichte der statistische Großstadtbegriff, wie schon 1894 auf dem Hygieniker- und Demographenkongreß in Budapest festgestellt wurde, nicht mehr aus, den äußerlichen Größenverhältnissen der Großstädte gerecht zu werden.

gen, Multifunktionalität und Komplexheit beigelegt wurden. Ein »Sonderfall« der großen Stadt ist die Millionenstadt, die Weltstadt, die Metropole, »die im jeweiligen nationalen Maßstab singuläre Zusammenballung menschlicher, kultureller und materieller Ressourcen und Potenzen an einem von der Geschichte ausgezeichneten Ort, einem Ort, der auf Grund dieser Zusammenballung und auf Grund seiner Geschichte zum Brennpunkt und zum Spiegelbild wird aller höheren Ambitionen des Gesellschaftssystems«. ¹⁰⁰ Als Ort nationaler Identitätsfindung und internationaler Kommunikation ist die Metropole eine Einzelercheinung, selbst gegenüber anderen Großstädten, deren Einwohnerzahl jenseits der Millionengrenze liegt.

Während man die Stadt herkömmlich als »ein in sich geschlossenes, in allen Einzelheiten aufeinander abgestimmtes funktionales Wirkungsgefüge höchst vielfältiger struktureller Teileinheiten«¹⁰¹ ansieht, wird diese Einheit des Lebens- und Raumorganismus in der Metropole, bedingt durch die Bevölkerungsdichte und Flächenausdehnung, aufgelöst. Für die Mehrzahl der zentralen Bedürfnisse sind die Entfernungen zu groß geworden, sie können nicht mehr an einer Stelle befriedigt werden. Es bilden sich vorstädtische Nebenzentren, die nicht nur subordinierte Funktionen übernehmen, sondern sich auch zu Geschäftszentren gleichrangigen Güterangebots wie in der City entwickeln. Die dezentrale Gliederung tangiert jedoch nicht die Grundstruktur der Metropole, sie bleibt »monozentrisch«. ¹⁰² Die Vielfältigkeit der örtlich differenzierten Funktionen setzt eine adäquate Verkehrsstruktur voraus, die Einrichtung von besonderen Massenverkehrsmitteln werden zu einem äußeren Wesensmerkmal der Millionenstadt. Übereinstimmend heben Stadtgeographen, Stadtsoziologen und Historiker die Sonderfunktionen der Metropolen hervor, die über die normalen Umlandfunktionen hinausweisen. Eine solche Sonderfunktion kann ebenso in der administrativen Zentralität einer Hauptstadt wie in der internationalen verkehrswirtschaftlichen Bedeutung einer Hafenstadt bestehen. Entscheidend für die Entwicklung der Metropolen war, wie Ipsen sich ausdrückt, »die raffende öffentliche Gewalt und ihre Zentralverwaltung einerseits, Integration und Komplikation der vermarkteten Großwirtschaft andererseits,¹⁰³ die der Vermittlung bedurften. Vor allem die Sonder-

¹⁰⁰ K. Schwarz, Die Metropolen wollen. Berlin als Metropole wollen, in: Die Zukunft der Metropolen: Paris – London – New York – Berlin. Ein Beitrag der Technischen Universität Berlin zur Internationalen Bauausstellung Berlin, Berichtsjahr 1984, hrsg. von K. Schwarz, Bd. 1, Aufsätze, Berlin 1984, S. 21. J. G. Kohl hatte, ohne auf den Begriff der Metropole einzugehen, die Hauptstädte als »Kristallisationspunkte der Staatsorganismen« bezeichnet, deren »Weltstellung« sich in ihrer geschichtlichen Rolle, den von ihr ausgehenden Unternehmungen, in der Zusammensetzung und dem Charakter ihrer Bevölkerung sowie in der Bedeutung, Richtung und Art ihres Handelsverkehrs spiegelte. J. G. Kohl, Die geographische Lage der Hauptstädte Europas, Leipzig 1874, S. IX.

¹⁰¹ E. Otremba, Die Millionenstädte. Wesen und Entwicklung, in: F. Vogler / E. Kühn (Hrsg.), Medizin und Städtebau. Ein Handbuch, Bd. 1, München 1957, S. 255.

¹⁰² G. Ipsen, Städtescharen, in: ebda., S. 269.

¹⁰³ Ebda.

funktion der Metropole für den Bereich der staatlichen Verwaltung läßt die Stadtgeschichte quasi von der Metropole als einem überzeitlichen Modell sprechen, das auf Grund politischer Faktoren für ein territorial weithin ausstrahlendes nationales oder imperiales Machtzentrum steht. Dabei müssen die Regierungsfunktionen nicht notwendig mit der Ausübung ökonomischer Funktionen verbunden sein; dies trifft insbesondere auf die industrialisierte Metropole zu. Den Hauptunterschied zwischen der Metropole des Industriezeitalters und der vorindustriellen Zeit sieht Sutcliffe »in der Größenordnung«. ¹⁰⁴ Die Metropole bleibt ein Ort der Koordination, jedoch einer Vielzahl von ökonomischen Aktivitäten, die eine höhere Produktivität aufweisen und in der Folge zu einem Anwachsen der Bevölkerung führen. Weitere Impulse erhält der Wachstumsprozeß durch die Expansion der verarbeitenden Industrien, die Ausdehnung der Märkte in einer Zeit verdichteter Verkehrs- und Kommunikationssysteme.

Die Konzentration wissenschaftlicher, publizistischer und kultureller Einrichtungen erschließt der Metropole weitere Funktionen überörtlicher Ausstrahlung, ja internationaler Wirkung. Die Metropole steht nicht mehr in einem Spannungs- und Konkurrenzverhältnis zu den einzelnen Großstädten eines Landes, ihr nationaler Einfluß läßt sie zusehends in ein Geflecht internationaler Beeinflussung und Rivalität geraten.

Für die Entwicklung Berlins spielte die bereits im Absolutismus begründete Bündelung zentraler Verwaltungsaufgaben in der Stadt eine herausragende Rolle. Nach 1815 wird diese Position durch die Reorganisation der deutschen Territorien und die substantiell veränderte Machtstellung Preußens verstärkt. Nach 1871 steigt die Stadt zum Zentrum des neu gegründeten deutschen Nationalstaats auf. Erst die politischen und administrativen Funktionen der Stadt schufen die Grundlage, auf der Berlin sich zur Geschäfts-, Finanz- und Wissenschaftsmetropole heranbilden konnte, zugleich gaben sie der industriellen und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung entscheidende Impulse.

Wie wenig die Metropole als Sonderfall einer Großstadt oder überhaupt mit den herkömmlichen Großstädten zu vergleichen ist, dürften schon die Wachstumsziffern für die Bevölkerung zeigen, gerade wenn berücksichtigt wird, daß die Bevölkerungsstatistik schon in städtischen Ballungsräumen mit 100 000 Einwohner eine quantitative Veränderung der Lebenswelt gegeben sieht. ¹⁰⁵ Im Jahre 1875 wurden in Deutschland lediglich zwölf Großstädte ermittelt. Ohne Berlin lag ihre durchschnittliche ortsanwesende Bevölkerung bei 162 075 Einwohnern, die Reichshauptstadt hatte zu diesem Zeitpunkt schon fast die Millionengrenze erreicht. ¹⁰⁶ Zehn Jahre später, inzwischen hatte sich die Zahl der Großstädte auf 21 erhöht, war die durchschnittliche

¹⁰⁴ A. Sutcliffe, Die historischen Dimensionen des modernen Problems der Metropolen, in: K. Schwarz (s. A 100), S. 32.

¹⁰⁵ Vgl. E. Pfeil (s. A 44), S. 6.

¹⁰⁶ Vgl. Tab. 1 u. 2 in diesem Beitrag.

Tab. 1: Die ortsanwesende Bevölkerung ausgewählter deutscher Großstädte nach den Volkszählungsergebnissen 1875–1925.

Städte	1875	1895	1910	1910 ¹	1925
Berlin	966 858	1 677 304	2 071 257	3 734 258	4 024 165
Hamburg	348 447 ²	625 552	931 035 ⁴	953 103	1 079 126
Breslau	239 050	373 347	512 105	514 979	557 139
München	193 024 ³	407 307	596 467	607 592	680 704
Dresden	197 295	336 440	548 308	608 841	619 157
Köln	135 371	321 548	516 527 ⁴	600 291	700 222
Leipzig	127 387	399 969	589 850 ⁴	644 644	679 159
Königsberg	122 636	172 796	245 994	245 994	279 926
Stuttgart	107 273	158 321	286 218 ⁴	298 462	341 769
Hannover	106 677	209 535	302 375 ⁴	381 571	422 745
Frankfurt/M.	103 136	229 279	414 576 ⁴	414 576	467 520
Bremen	102 532	141 894	247 437	257 248	294 966
Düsseldorf	–	175 985	358 728 ⁴	358 728	432 633
Nürnberg	–	162 386	333 142	343 142	392 494
Danzig	–	125 605	170 337	–	–
Magdeburg	–	214 424	279 629 ⁴	279 629	293 959
Straßburg	–	135 608	178 891	–	–
Chemnitz	–	161 017	287 807 ⁴	301 295	331 655
Elberfeld	–	139 337	170 195	170 195	167 577
Altona	–	148 944	172 628	172 628	185 653
Barmen	–	126 992	169 214	187 342	187 099
Stettin	–	140 724	236 113	237 402	254 466
Charlottenburg	–	132 400	305 978	–	345 139 ⁵
Berlin-Neukölln	–	–	237 298	–	290 327 ⁵
Berlin-Schöneberg	–	–	172 884	–	231 664
Berlin-Wilmersdorf	–	–	109 716	–	174 884

¹ Nach dem Gebietsstand vom 16. Juni 1925.

² Gesamtes städtisches Gebiet einschließlich der Vororte.

³ Ohne Sendling.

⁴ Einschließlich der Bevölkerungszunahme durch Eingemeindungen. Dadurch überdurchschnittliche Bevölkerungsgewinne in Düsseldorf, Leipzig, Köln, Frankfurt/M., Magdeburg und Hannover; niedrigere Bevölkerungsgewinne in Chemnitz.

⁵ Nach dem Gesetz vom 27. April in die neue Stadtgemeinde Berlin eingegangen.

Quellen: *SJbdSt* 1 (1890), S. 23; 7 (1898), S. 254 f.; 19 (1913), S. 846 f.; 22 (1927), S. 347 f.; 19 (1913), S. 846 f.; 22 (1927), S. 347 f.; 23 (1928), S. 366 f.; *SJbdStBln* 3 (1927), S. 5.

Bevölkerungsziffer nur unwesentlich angestiegen. Erst 1895 zeigte die Zahl mit 211 128 ein deutliches Wachstum, zur gleichen Zeit machte die Bevölkerung Berlins über 1,3 bzw. fast 1,7 Millionen Einwohnern aus, das heißt in der ersten Dekade war die Bevölkerungszunahme in Berlin absolut und relativ höher, während sie im zweiten genannten Jahrzehnt relativ mit 27,5% bereits hinter der Ziffer der übrigen Großstädte (28,4%) zurückblieb. Während im Stadtgebiet Berlins bis zur Jahrhundertwende ein weiterer Rückgang des relativen Bevölkerungswachstums feststellbar war, stieg es in der gesamten Agglomeration weiter an, und zwar stärker als in den übrigen deutschen Großstädten. Die Bevölkerungszunahme der übrigen Großstädte war teilweise durch erhebliche Eingemeindungen beeinflusst, während Berlin auf diesem Wege nur geringfügige Bevölkerungsgewinne erhielt.¹⁰⁷

Die Zunahme der städtischen Einwohnerschaft gibt nur ein unzulängliches Bild wieder, wenn die statistischen Ermittlungen auf die Gemeindegrenzen beschränkt werden. Die Entwicklung der Großstadt tendiert zur Agglomeration bzw. zur Region, so daß das Umland notwendig in die Berechnungen miteinbezogen werden muß. Wird beispielsweise der Gebietsstand vom Juni 1925 zur Grundlage gemacht, liegt das Bevölkerungswachstum Berlins wesentlich über dem Durchschnitt der deutschen Großstädte: In der Reichshauptstadt nahm die Bevölkerung zwischen 1871 und 1910 auf diese Weise relativ um 286,2% zu, in den deutschen Großstädten lediglich um 74%, wobei die durchschnittliche Bevölkerungsziffer bei 282 049 Einwohnern lag. Nun hat die Gründung der neuen Stadtgemeinde Berlin im Jahre 1920 auch äußere Gebiete der Reichshauptstadt inkorporiert, bei denen, wie etwa im Falle der Stadt Spandau, die Zugehörigkeit zur Agglomeration zumindest umstritten ist. Die grundsätzliche Tendenz eines größeren Bevölkerungswachstums im Metropolenraum ändert sich durch diese Einschränkung nicht. Die unterschiedlichen Größenverhältnisse zwischen der Metropole und den übrigen Großstädten kommt auch in der Entwicklung der Bevölkerungsdichte zum Ausdruck. Sowohl in Berlin, den bis 1900 eingemeindeten Teilen sowie in der übrigen und der gesamten Agglomeration entfiel eine deutlich höhere Zahl von Einwohnern auf den einzelnen Hektar als durchschnittlich in den übrigen Großstädten. Mit Berlin vergleichbare, teilweise sogar höhere Zahlen lassen sich für das innere Stadtgebiet nur noch in Köln im Gebietsumfang von 1871 finden, die Ziffern für die gesamte Agglomeration lagen aber auch hier deutlich unter den Berliner Werten.¹⁰⁸

Während allgemein die Großstädte schneller wuchsen als die kleineren und mittleren Städte,¹⁰⁹ nahm die Bevölkerung der Metropolen relativ rascher zu als die der übrigen Großstädte. Diese Beobachtung wird als »Prozeß der Selbstverstärkung«¹¹⁰

¹⁰⁷ Vgl. Tab. 3 u. 4.

¹⁰⁸ Vgl. S. Schott, Das Wachstum der deutschen Großstädte seit 1871, in: *SJbdSt*, T. 1, S. 148.

¹⁰⁹ Vgl. Tab. 2.

¹¹⁰ E. Pfeil (s. A 44), S. 127.

Tab. 2: Die Verteilung der Bevölkerung des Deutschen Reichs nach Städtegruppen 1871 bis 1925. Von 1000 Einwohnern des Deutschen Reiches lebten in:

Städtegruppe	1871	1880	1890	1900	1910	1925
Großstädten über 100 000 Einwohner	48	72	121	162	212	267
Mittelstädten 20 000 - 100 000 Einwohner	72	89	98	126	133	134
Kleinstädten 5000 - 20 000 Einwohner	112	126	131	135	141	134
Landstädten 2000 - 5000 Einwohner	124	127	120	121	112	109

Quelle: W. Sombart, Städtische Siedlung, Stadt, in: Handwörterbuch der Soziologie, hrsg. von A. Vierkandt, Stuttgart 1931, S. 532.

umschrieben, das heißt, »je größer die Städte bereits sind, desto stärker ist im allgemeinen ihre Tendenz zum Weiterwachsen«. ¹¹¹ Ein Prozeß, der erst in den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts einem vorsichtig einsetzenden Wandel unterliegen sollte, indem, zumindest was die Metropolen der westlichen Industrieländer angeht, sich eine Verlangsamung des Verstädterungsprozesses insgesamt bemerkbar macht, der nach dem Zweiten Weltkrieg durch eine neue Phase der Dezentralisation rapide zunimmt, um dann in den siebziger Jahren in einem tatsächlichen Rückgang des Wachstums zu münden. ¹¹² Eine neue Suburbanisierung machte sich bemerkbar, die nun nicht mehr nur nach außen gerichtetes Wachstum der Metropole, sondern die Ausbildung einer mehrzentrischen Stadtregion beinhaltete. Zudem setzte eine Abwanderung der verarbeitenden Industrie ein, die selbst Teile des Handels- und Verkehrsgewerbes erfaßte. Neuere Untersuchungen zum industriellen Produktionsrückgang in den Metropolen zeigten, daß es sich nicht um eine neuerliche Peripheriewanderung arbeitsintensiver Produktionszweige handelte, wie sie etwa aus dem Berlin des späten 19. Jahrhunderts bekannt war, vielmehr traten branchenspezifische Verluste sowohl arbeits- als auch kapitalintensiver Industrien auf. Und selbst der weiterhin zunehmende Dienstleistungssektor wuchs außerhalb der größten europäischen Städte wesentlich schneller, allerdings vorwiegend im Hinblick auf die verbraucherorientierten

¹¹¹ L. Mecking, Die Entwicklung der Großstädte in Hauptländern der Industrie, Hamburg 1949, S. 89.

¹¹² P. Hall, Die Zukunft der Metropolen, in: K. Schwarz (s. A 100), S. 38.

Tab. 3: Stadtgebiet, Agglomeration und Bevölkerung Berlins sowie 25 deutscher Großstädte 1871-1900.

	Fläche (ha)	Bevölkerung auf dem Stadtgebiet:			der Agglomeration ¹
		1871	1890	1900	
<i>Berlin:</i>					
1871	5 923 100,0	825 937 100,0	827 087 100,0	827 087 100,0	886 574 100,0
1880	6.061 102,3	1 119 360 135,5	1 122 498 135,7	1 122 498 135,7	1 250 615 144,1
1890	6 338 107,0	1 570 471 190,2	1 578 794 191,0	1 578 794 191,0	1 854 494 209,2
1900	6 333 106,9	1 865 121 226,0	1 888 848 228,4	1 888 848 228,4	2 534 021 285,8
<i>Großstädte:</i>					
1871	71 582 100,0	2 452 440 100,0	2 591 175 100,0	2 689 847 100,0	4 052 424 100,0
1880	74 605 104,2	3 153 313 128,6	3 384 854 130,6	3 551 194 132,0	5 313 970 131,1
1890	90 868 126,9	4 087 480 166,7	4 466 378 172,1	4 723 541 175,6	7 006 230 172,8
1900	116 898 163,3	5 168 539 210,8	5 712 192 220,4	6 158 459 229,0	9 390 530 231,7

Großstädte ohne Berlin. Aufgenommen sind für das Jahr 1900 folgende Großstädte: Aachen, Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Köln, Danzig, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. Main, Hamburg, Hannover, Kiel, Königsberg, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Posen, Straßburg, Stuttgart. Quelle: S. Schott, Das Wachstum der deutschen Großstädte seit 1871, in: *SJbdSt*, 11. Jg. (1903), S. 141-146.

¹ Gemeinden, die im Umkreis von 10 Kilometern vom Großstadtmittelpunkt entfernt liegen.

Dienstleistungsberufe.¹¹³ Die Stadt- und Siedlungsgeographie sowie die Planungswissenschaften fassen diese Entwicklung im Begriff der »Stadt-Land-Verschiebung« zusammen, der theoretisch weitgehend ökonomisch fundiert wird, sei es nun als Produktionskosten- oder als »constraint-location«-Theorie, die von einem höheren Flächenbedarf der kapitalintensiven Industrien ausgeht, hervorgerufen durch das Bestreben, die menschliche Arbeitskraft fortwährend durch Maschinen zu ersetzen. Berlin, durch die politische Situation nach dem Zweiten Weltkrieg in einer extrem künstlichen Situation befangen, wird sich diesem langfristig durchsetzenden Prozeß nicht

¹¹³ D. Keeble, Veränderungen in der Raumstruktur der Wirtschaft in Großbritannien und der Niedergang der Metropolen, in: S. Schwarz (s. A 100), S. 43 ff.

Tab. 4: Bevölkerungsgewinne deutscher Großstädte durch Eingemeindungen 1871-1900.

Stadt	Einwohner im Jahre 1900 auf der Fläche von 1871	Gewinn durch Eingemeindungen
Berlin	1 865 621	23 227
München	395 997	103 935
Dresden	328 877	67 269
		151 775 (1. 1. 1903)
Köln	242 857	129 672
Hannover	213 987	21 662
Frankfurt/M.	212 354	76 635
Nürnberg	211 277	49 804
Leipzig	191 834	264 292
		4 764 (1. 1. 1903)
Magdeburg	156 306	73 361
Chemnitz	145 767	61 146
Halle a. d. Saale	133 604	23 007
Bremen	127 038	36 259
		35 833 (1. 1. 1903)
Mannheim	120 080	21 067

Quelle: S. Schott (s. Tab. 3), S. 134.

entziehen können. Vermutlich werden die Strukturveränderungen in deutlich schnellerem Tempo als in den übrigen europäischen Metropolen Platz greifen, zumal die staatliche Standortförderung nach der Wiedervereinigung der Stadt nicht länger Medium einer die Wettbewerbsnachteile ausgleichenden Wirtschaftsförderung ist. Die Stadt-Landverschiebung hat in den westlichen Metropolen nicht die produktionsnahen Dienstleistungen berührt, ihre dominante Stellung als Zentren der ökonomischen und finanziellen Entscheidung blieb erhalten.¹¹⁴ Das wiedervereinigte Berlin muß diese Funktion erst wiedergewinnen, so daß, trotz einer Bevölkerung von 3,5 Millionen Einwohnern, gegenwärtig kaum von einer Metropole gesprochen werden kann.

V

Die Modelle, Begriffe und Planungskategorien der Stadtgeographie, nicht minder die der systematischen Sozial- und Wirtschaftswissenschaften, sind für die historiographische Forschung, soweit dürfte wohl Übereinstimmung herrschen, wichtige heuristische Mittel für die Untersuchung strukturgeschichtlicher Erscheinungen. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Ansätze der Verhaltenswissenschaften, ins-

¹¹⁴ Ebda., S. 45.

Tab. 3: Stadtgebiet, Agglomeration und Bevölkerung Berlins sowie 25 deutscher Großstädte 1871-1900.

	Fläche (ha)	Bevölkerung auf dem Stadtgebiet:				der Agglomeration ¹
		1871	1890	1900		
<i>Berlin:</i>						
1871	5 923 100,0	825 937 100,0	827 087 100,0	827 087 100,0	886 574 100,0	
1880	6.061 102,3	1 119 360 135,5	1 122 498 135,7	1 122 498 135,7	1 250 615 144,1	
1890	6 338 107,0	1 570 471 190,2	1 578 794 191,0	1 578 794 191,0	1 854 494 209,2	
1900	6 333 106,9	1 865 121 226,0	1 888 848 228,4	1 888 848 228,4	2 534 021 285,8	
<i>Großstädte:</i>						
1871	71 582 100,0	2 452 440 100,0	2 591 175 100,0	2 689 847 100,0	4 052 424 100,0	
1880	74 605 104,2	3 153 313 128,6	3 384 854 130,6	3 551 194 132,0	5 313 970 131,1	
1890	90 868 126,9	4 087 480 166,7	4 466 378 172,1	4 723 541 175,6	7 006 230 172,8	
1900	116 898 163,3	5 168 539 210,8	5 712 192 220,4	6 158 459 229,0	9 390 530 231,7	

Großstädte ohne Berlin. Aufgenommen sind für das Jahr 1900 folgende Großstädte: Aachen, Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Köln, Danzig, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. Main, Hamburg, Hannover, Kiel, Königsberg, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Posen, Straßburg, Stuttgart. Quelle: S. Schott, Das Wachstum der deutschen Großstädte seit 1871, in: *SJbdSt*, 11. Jg. (1903), S. 141-146.

¹ Gemeinden, die im Umkreis von 10 Kilometern vom Großstadtmittelpunkt entfernt liegen.

Dienstleistungsberufe.¹¹³ Die Stadt- und Siedlungsgeographie sowie die Planungswissenschaften fassen diese Entwicklung im Begriff der »Stadt-Land-Verschiebung« zusammen, der theoretisch weitgehend ökonomisch fundiert wird, sei es nun als Produktionskosten- oder als »constraint-location«-Theorie, die von einem höheren Flächenbedarf der kapitalintensiven Industrien ausgeht, hervorgerufen durch das Bestreben, die menschliche Arbeitskraft fortwährend durch Maschinen zu ersetzen. Berlin, durch die politische Situation nach dem Zweiten Weltkrieg in einer extrem künstlichen Situation befangen, wird sich diesem langfristig durchsetzenden Prozeß nicht

¹¹³ D. Keeble, Veränderungen in der Raumstruktur der Wirtschaft in Großbritannien und der Niedergang der Metropolen, in: S. Schwarz (s. A 100), S. 43 ff.

Tab. 4: Bevölkerungsgewinne deutscher Großstädte durch Eingemeindungen 1871-1900.

Stadt	Einwohner im Jahre 1900 auf der Fläche von 1871	Gewinn durch Eingemeindungen
Berlin	1 865 621	23 227
München	395 997	103 935
Dresden	328 877	67 269
		151 775 (1. 1. 1903)
Köln	242 857	129 672
Hannover	213 987	21 662
Frankfurt/M.	212 354	76 635
Nürnberg	211 277	49 804
Leipzig	191 834	264 292
		4 764 (1. 1. 1903)
Magdeburg	156 306	73 361
Chemnitz	145 767	61 146
Halle a. d. Saale	133 604	23 007
Bremen	127 038	36 259
		35 833 (1. 1. 1903)
Mannheim	120 080	21 067

Quelle: S. Schott (s. Tab. 3), S. 134.

entziehen können. Vermutlich werden die Strukturveränderungen in deutlich schnellerem Tempo als in den übrigen europäischen Metropolen Platz greifen, zumal die staatliche Standortförderung nach der Wiedervereinigung der Stadt nicht länger Medium einer die Wettbewerbsnachteile ausgleichenden Wirtschaftsförderung ist. Die Stadt-Landverschiebung hat in den westlichen Metropolen nicht die produktionsnahen Dienstleistungen berührt, ihre dominante Stellung als Zentren der ökonomischen und finanziellen Entscheidung blieb erhalten.¹¹⁴ Das wiedervereinigte Berlin muß diese Funktion erst wiedergewinnen, so daß, trotz einer Bevölkerung von 3,5 Millionen Einwohnern, gegenwärtig kaum von einer Metropole gesprochen werden kann.

V

Die Modelle, Begriffe und Planungskategorien der Stadtgeographie, nicht minder die der systematischen Sozial- und Wirtschaftswissenschaften, sind für die historiographische Forschung, soweit dürfte wohl Übereinstimmung herrschen, wichtige heuristische Mittel für die Untersuchung strukturgeschichtlicher Erscheinungen. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Ansätze der Verhaltenswissenschaften, ins-

¹¹⁴ Ebda., S. 45.

besondere die Entwicklung von Typologien und Modellen, im Zusammenhang administrativer Bedürfnisse entstanden sind und als Instrumente zur Beobachtung von Wachstums- bzw. Agglomerationsprozessen auf die Planungsanliegen staatlicher Verwaltungen oder privatwirtschaftlicher Verbände eingehen. So haben die in den USA erarbeiteten »Standard Metropolitan Statistical Areas«, die in Deutschland als Vorbild für die Konzeption der Stadtregion diente, vornehmlich die Funktion, von seiten der amtlichen Statistik Informationen über die Bevölkerung, Industrie, Wohnverhältnisse etc. zu sammeln und sie für die staatliche Administration, aber auch für die Wirtschaft bereitzustellen. Die Indikatoren einzelner Merkmale und Kennzeichen werden von den empirischen Verhaltenswissenschaften nicht historisch abgeleitet, sondern in der Thematisierung gegenwärtiger Situationen »willkürlich« festgelegt. Da sie in der glücklichen Lage sind, sowohl ihre Theorien als auch ihre Faktoren und Indikatoren »experimentell« oder durch Beobachtung zu überprüfen, besteht weitgehend die Möglichkeit, empirisch fundierte Korrekturen vorzunehmen. Ein weiteres Problem, das vor allem die Historiographie ansprechen sollte, ist das der Verallgemeinerung von Modellen. Die sozialökologischen Paradigmen der zwanziger und dreißiger Jahre beziehen sich ausschließlich auf die Situation nordamerikanischer Städte in der Zwischenkriegszeit. Sie sind damit an ein bestimmtes Raum-Zeit-Kontinuum und an spezifisch politisch-administrative Gegebenheiten gebunden, die schon Vergleichen formale Schwierigkeiten bereiten, eine Übertragung der Aussagesysteme auf andere politische und kulturelle Systeme jedoch unmöglich machen.¹¹⁵ Burgess' »Concentric Zone Theory« ist nicht viel mehr als eine am Beispiel Chicagos entwickelte »theoretische Abstraktion der funktionalen Stadtentwicklung«,¹¹⁶ deren grundlegende Kategorie, die Zone, nicht in der Wirklichkeit besteht. Wie auch bei Hoyts »Sector Theory« ist es grundlegend problematisch, den formalen Siedlungsgrundriß zu eng mit der funktionalen Siedlungscharakteristik zu kombinieren. Harris und Ullmanns »polynuclear theory« geht von der Bindung des innerstädtischen Raumgefüges an die historische Entwicklung aus, womit der Stadt ihre historische Dimension zurückgegeben wird. Das Mehrkernmodell, das sich nicht wie bei Burgess und Hoyt »um die Verortung verschiedener Sozialschichten im Stadtraum, sondern um die räumliche Differenzierung des Arbeitsstättenfaktors«¹¹⁷ bemüht, stellt weniger den Versuch dar, einen funktionalen Grundriß der Stadt aufzustellen, als einen formalen, zeitlich determinierten Querschnitt innerhalb der Stadtentwicklung zu erarbeiten. Im Anschluß an die idealtypischen Schemata der Sozialökologie wurde versucht, durch eine komplexere Aufnahme sozialer und ökonomischer Daten sowie um-

¹¹⁵ Ohne jede kritische Erörterung die »sozialökologische« Untersuchung I. Thienels (s. A 59), S. 17 f.

¹¹⁶ J. M. Kreße (s. A 62), S. 7; vgl. auch D. Timms, *The Urban Mosaic*, Cambridge 1971, S. 222 ff.; J. Friedrichs, *Großstadtforschung in den USA*, in: E. Pfeil (s. A 44), S. 101 ff.

¹¹⁷ E. Lichtenberger (s. A 8), Bd. 1, S. 58.

fassenderen empirischen Überprüfungen, ein differenzierteres Abbild städtischer Strukturen zu gewinnen. Die gewonnenen Daten unterzog man, um Merkmale der Stadtareale zu eruieren, einer Faktorenanalyse. Auf diese Weise konnten die Stadtstrukturen durch Faktoren wie ökonomischer Status, Lebenszyklen, soziokulturelle Verteilungsmuster oder ethnischer Status näher charakterisiert werden, teilweise war man bestrebt, durch die Verbindung von Faktorenanalyse und Stadtmodell zu differenzierteren idealtypischen Darstellungen zu kommen.¹¹⁸ Kritische Vorbehalte gegenüber solchen Arbeiten sind im Hinblick auf die Datenaufnahme überhaupt angebracht, da einerseits ein umfassender Zugang zu allen Strukturdaten nicht möglich ist, andererseits die Beschränkung auf leicht zu quantifizierende und statistisch aufzubereitende städtische Gegebenheiten die Aussagekraft der Analysen von vornherein einschränkt.

Die Stadthistoriographie hat sich neben ihren Bemühungen um das »Typische und Strukturelle«¹¹⁹ stets bewußt zu machen, daß das innere Gefüge einer Stadt Resultat menschlichen Verhaltens und damit einer Vielzahl von Handlungsmotiven verpflichtet ist, die nicht allein durch statistische Aufbereitungen und Analysen zu erfassen sind.¹²⁰ Die subjektiven Entscheidungsprozesse stehen wiederum in einem komplexen Zusammenhang mit der politischen Verfaßtheit, der administrativen Praxis, mit Interessen und Interessensbildungen sowie rechtlichen Gegebenheiten. Für die Entwicklung einer Stadt oder einer urbanen Agglomeration sind, insbesondere wenn die Verankerung der Gemeinde im Staatsaufbau verfassungsrechtlich gesichert ist, die politisch-administrativen Determinanten von außerordentlicher Bedeutung. Das Bau- und Bodennutzungsrecht, die Grundbesitzverhältnisse, die Bebauungspläne und Verkehrsplanung, die kommunale Boden- und Finanzpolitik, die Wohnungswirtschaft und Wohnungspolitik nehmen auf den Stadtausbau maßgeblichen Einfluß und machen ihn zu einem von administrativen Setzungen durchdrungenen Prozeß, der selbst dann noch sein Gesicht beibehält, wenn der Privatinitiative größere Handlungsräume überlassen werden. Bei der Stadterweiterung und Vorortbildung kann die Verwaltung eine integrierende Funktion übernehmen.

Am deutlichsten tritt der administrative Einfluß bei den planmäßigen Stadterweiterungen und der Anlage von Vorstädten hervor. Möglich ist auch die vorausseilende Stadterweiterung, bei welcher die Administration ausgedehnte Agrarflächen als Baulandreserve in das Stadtgebiet eingliedert. Die verfassungsrechtliche Schranke der Stadtgrenze erweist sich mitunter als desorganisierendes Element, welches das Wachs-

¹¹⁸ Vgl. D. Rees, *Concepts of Social Space; Towards an Urban Social Geography*, in: B. Berry / F. Horton (Hrsg.), *Geographic Perspectives of Urban Systems*, Englewood Cliffs 1970, S. 306–396; R. Murdie, *Factorial Ecology of Metropolitan Toronto*, Chicago 1969.

¹¹⁹ W. Conze, *Die Strukturgeschichte des technisch-industriellen Zeitalters als Aufgabe für Forschung und Unterricht*, Köln – Opladen 1957, S. 18 f.

¹²⁰ I. Thienel (s. A 59), S. 15.

tum von Vorort und Stadt ungeplant verlaufen läßt und in Gemeinschaft mit einer restriktiven Eingemeindungspolitik zu einer »Versteinerung historischer Stadtgrenzen«¹²¹ führt. Die Expansion städtischer Siedlungen wird in solchen Fällen nicht von einer kongruenten administrativen Inkorporation begleitet, so daß sich im Einflußbereich der Kernstadt selbständige städtische Gebilde entwickeln, die Bestandteil einer größeren Agglomeration sind. Die Zusammenfassung von Vororten und Kernstadt unter einer städtischen Verwaltung steht dann erst am Ende der Vorortentwicklung.¹²²

Die Eingemeindung ist nun keineswegs als eine Funktion der Suburbanisierung zu betrachten, vielmehr treten in urbanen Agglomerationen die rechtlich-administrativen Regulative in Konkurrenz zu einem Verstärkerungsprozeß, der verfassungsrechtlich vom Stadtbegriff geprägt ist. Mit der Absage an inkorporierende Verwaltungsakte können Ordnungsvorstellungen verbunden sein, welche für die urbanisierte Region nicht mehr auf das Leitbild »Stadt« als rechtlich-korporative Ganzheit abzielen, sondern, nicht zuletzt unter der Maßgabe politischer Zielsetzungen, von der Agglomeration ausgehen und sich unter der Wirkung ihrer Gegebenheiten um adäquatere Verwaltungsformen bemühen. Der Raum einer Metropole, insbesondere wenn sie historisch gewachsenes Entscheidungs- und Verwaltungszentrum eines Landes mit starker ökonomischer Wirkung ist, muß hierbei als hervorragendes Beispiel angesehen werden. Die Hauptstadt- und Residenzfunktion einer »Großstadt« hat im Zeitalter des Absolutismus administrative Einflußnahmen zum Zuge kommen lassen, die staatlich bzw. landesherrlich veranlaßt waren. Sie schufen ein mittelbares administratives Gerüst, das bereits über den bloßen Stadtraum hinausgriff, aber auch durch Hoheitsakte das Stadtgebiet neu definieren konnte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die absolutistische Landeshauptstadt keineswegs vom Bild eines festumrissenen Stadtgebiets ausging, das den Raum einer Stadt rechtlich und verwaltungsmäßig genau festlegte. Es gab vielmehr einen offenen Übergang zum Umland und in einzelnen Bereichen verwaltungsmäßige Bindungen, die sich nicht an den Grenzen des engeren Stadtgebiets orientierten. Erst die Verwaltungsreformen zu Beginn des 19. Jahrhunderts führen zu einer exakten Definition der Weichbildgrenze und des Wirkungsbereiches der metropolitanen Verwaltung. Wie im Falle Berlins jedoch gezeigt werden kann, bleiben die früheren staatlich motivierten administrativen Bindungen an das Umland bestehen. In neuer Form, das heißt verfassungspolitisch fixiert, schaffen sie ein Geflecht mittelbarer administrativer Verknüpfung, welches auf die Agglomeration abzielt und unter verschiedenen, zeitlich und entwicklungsmäßig determinierten Gesichtspunkten, den metropolitanen Raum verwaltungsmäßig organisiert. Mit der urbanen Verdichtung des Raums im Zeitalter der Hochindustrialisierung und der Uner-

¹²¹ E. Lichtenberger (s. A 8), S. 46; Vgl. auch B. von der Dollen (s. A 3), S. 38 f.

¹²² Vgl. M. Reichert (s. A 20), S. 125.

läßlichkeit interkommunaler Eingriffe auf Grund der sich aus der Größe des Verstärkerungsprozesses ergebenden Ordnungs- und Versorgungsprobleme erweist sich die mittelbare Verwaltung der Stadtregion ebenso als wichtiges Instrument der Stadtentwicklung wie sie unter sachlichen Zielsetzungen das Gebiet der Agglomeration vereinigt, ohne daß hierzu eine auf den verfassungsrechtlich definierten Stadtraum bezogene Verwaltungsform etabliert wird. So ist zwar Busso von der Dollen zuzustimmen, daß Eingemeindungen häufig erst am Ende der Vorortbildung stehen, die administrative Praxis, einerlei, ob sie von kommunaler oder staatlicher Seite ausgeht, schafft jedoch in urbanen Verdichtungsräumen mehr oder weniger enge Verbindungen zwischen Kernstadt und Umland, mit denen Organisationsversuche einhergehen, welche die Eingemeindung selbst zur Disposition stellen. Sie erscheint nur als eine Form administrativer Integration, aber nicht als die einzig mögliche. Der Prozeß der Metropolanisierung mit seinen aus sachlichen Ursachen erwachsenden Ordnungs- und Regulierungsproblemen löst auf der verwaltungsmäßigen Ebene einen mehrschichtigen Konflikt aus. Die allgemeine Notwendigkeit einer räumlich-funktionalen Administration tritt nicht nur in Widerspruch zu den überkommenen Verwaltungsstrukturen städtischer Gemeinden, sondern durch die Konfrontation zwischen der mittelbaren staatlichen und der kommunalen Verwaltung einerseits, den verschiedenen örtlichen Verwaltungen andererseits bauen sich Barrieren für die Handhabung der Regelungsbedürfnisse auf, zu deren Beseitigung in langwierigen Auseinandersetzungen neue rechtliche Lösungen gefunden werden müssen. Besondere Berücksichtigung muß in diesem Zusammenhang noch die staatliche Einflußnahme auf die Entwicklung der Stadtregion finden: Die Bauordnungen und Bebauungspläne, die Begleitung von infrastrukturellen Projekten oder wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, sind als Elemente der Stadtplanung und des Städtebaus oder als Kennzeichen raumordnender und landesplanerischer Aktivitäten, mithin als integrale Bestandteile der Stadtentwicklung zu deuten.

Alena Janatková

Die Gegenwart des Baudenkmals

Denkmalpflegekonzeptionen am Beispiel der Stadterneuerung von Prag

Prag. Raube Königin, die den traurigen Flitter ihrer Vergangenheit ausziehen und sich aus ihrem Kern herausarbeiten möge zu einer mächtigen Darstellerin von Demokratie und Arbeit. Die Burg würde sie unter dem kunstmusealen Aspekt lieben, wie wir die griechischen Tempel lieben und die ägyptischen Katzen aufbewahren, deren Geist entwichen ist... Die fünf sechs mittelalterlichen Höhlen, welche sie den Stolz ihrer Kirchenbaukunst nennt, würde sie zusammen mit den Palästen in ihrem weitläufigen Grundriß einfassen, in die mächtigen Blöcke ihrer Straßen, wie wir in einem modern eingerichteten Zimmer antiquarische Wunderwerke aufstellen...¹

»Bestia triumphans« lautete in Prag Ende des 19. Jahrhunderts jener Warnruf, den der Schriftsteller Vilém Mrštík stellvertretend für die Beschützer des alten Prag verbreitete. Denn trotz aller durch die Künstlervereinigung Umělecka Beseda und den Architekten- und Ingenieurverband Böhmens geäußerten Kritik am Sanierungsvorhaben insbesondere in der Prager Altstadt wurde 1896 mit dem Abriß der ersten Altbauten begonnen (Abb. 1).

Mit dem 1899 erfolgten Abbruch von drei barocken Häusern im nördlichen Bereich am Altstädter Markt schließlich wurde, so kommentierte rückblickend der Architekt Pavel Janák, »die Erhaltung der altertümlichen Erscheinung von Prag zur Angelegenheit des öffentlichen Interesses«.²

1. Das Baudenkmal im Zeitalter der Moderne

Damals setzte ein Kampf um das alte Prag ein, der unter Rücksichtnahme auf die historische Stadt grundsätzliche Positionen der zeitgenössischen Architektur- und Denkmalpflegelehre wiedergibt. Schien zunächst der Historismus die geeigneten Mittel bereitzuhalten, trotz erfolgtem Abriß das alte Prag durch historistische Kopie zu »erhalten«, so wurde um die Jahrhundertwende die Historismuskritik für die Beiträge der Architekten wegweisend. Letztlich war selbst für den Lehrmeister dieser Architekten, für den Wiener Verfechter der Moderne Otto Wagner, die Existenzbe-

¹ J. Hilbert, Praha minulá a budoucí (Das vergangene und zukünftige Prag), in: *Volné směry* 4 (1899–1900), S. 65 f.

² Vgl. P. Janák, »Praha XIX. á. století (Prag des 19. Jahrhunderts), in: *Jak rostla Praha*, Bd. 2, Praha 1939, S. 57.



Abb. 1: Výstava architektúry a inženýrství jen v Praze (Architektur- und Ingenieurbaausstellung nur in Prag), aus: *Petrklíče* 1898, S. 15.

rechtiung der historischen Stadt unumstritten: die »pietätvolle Erhaltung der überlieferten Werke der Kunst, eine peinliche Erhaltung ihrer Umgebung mit Rücksicht auf die stets so wohlwogene Sehdistanz«³ war ihm ebenso wichtig wie sein denkmalpflegerischer Anspruch, »die überlieferten Werke, wie Juwelen in passende Fassung (zu) bringen, damit sie uns erhalten bleiben, als plastische Illustrationen der Geschichte der Kunst«.⁴ Wagners Forderung aber nach einer der modernen Zeit gemäßen modernen Form von Architektur setzte gleichfalls – jenseits aller historisierenden Wiederherstellungsmaßnahmen – neue Maßstäbe im Umgang mit den Baudenkmalern.

³ Vgl. O. Wagner, *Moderne Architektur*, Wien 1896, S. 96.

⁴ Vgl. ebda., S. 101.

Das problematische Verhältnis von Neuschöpfen und Bewahren, beziehungsweise von »Neuheitswert« und »Alterswert« hatte der Wiener Kunsthistoriker und Denkmalpfleger Alois Riegl in seinem Aufsatz »Über den modernen Denkmalkultus« grundlegend thematisiert⁵ und sollte sodann nachhaltig den Prager Denkmalschutz beeinflussen.⁶ Riegl bestimmte den Denkmalwert eines Gebildes ausschließlich durch dessen Bedeutung für die Gegenwart. Ein historisches Objekt wurde nunmehr insbesondere aufgrund seines Alterswertes, von dem der »erlösende Eindruck des naturgesetzlichen Werdens und Vergehens« ausging, zum Denkmal erklärt.⁷ Die Wertschätzung der in Auflösung befindlichen Form hatte ihren Gegenpart in dem Neuheitswert des neugewordenen Menschenwerkes. Alterswert und Neuheitswert wurden als die gegensätzlichen, einander gegenseitig bedingenden Qualitäten eines natürlichen Organismus aufgefaßt: »Das auf dem Alterswert beruhende ästhetische Grundgesetz unserer Zeit läßt sich sonach folgendermaßen formulieren: von der Menschenhand verlangen wir die Herstellung geschlossener Werke als Sinnbilder des notwendigen und gesetzlichen Werdens, von der in der Zeit wirkenden Natur hingegen die Auflösung des Geschlossenen als Sinnbild des ebenso notwendigen und gesetzlichen Vergehens.«⁸ Die hier formulierte Entgegensetzung Neuheitswert – Alterswert wurde um 1910 den in Prag tätigen Architekten zur Herausforderung für das eigene Schaffen.

Die unterschiedlichen Denkmalschutzkonzeption für Prag im Zeitraum 1900–1970 finden sich bei Ivo Hlobil umfassend dargestellt.⁹ Im folgenden gilt hingegen die Aufmerksamkeit nur einem speziellen Aspekt der Denkmalpflege in Prag, nämlich dem Stellenwert des Baudenkmals während der Stadterneuerung Anfang dieses Jahrhunderts und den differierenden Vorstellungen betreffend seiner Inszenierung.

2. Stadterneuerung als Zerstörung nationaler Identität

Um die Jahrhundertwende waren die Schriftsteller Vilém Mrštík und Jaroslav Hilbert als Fürsprecher eines alten beziehungsweise eines neuen Prag gegeneinander aufgetreten.

⁵ Vgl. A. Riegl, Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung (1903), in: *ders.*, Gesammelte Aufsätze, Augsburg 1929, S. 144–193.

⁶ »Der Alterswert«, ein Ausschnitt aus Riegls Aufsatz »Über den modernen Denkmalkultus«, wurde gleich im ersten Jahrgang von *Styl* (1908/09) in Übersetzung vorgestellt, vgl. *ders.*, Cena stáří (Der Alterswert), in: *Styl* 1 (1908/09), S. 62–64. Der Riegl'sche Denkmalbegriff war jedoch bereits um 1905 zur Maxime der Prager Denkmalschutzvereinigung *Klub za Starou Prahu* erhoben worden; vgl. dazu Z. Wirth, Dvacetpět let Klubu za Starou Prahu (Fünfundzwanzig Jahre des Klub für das Alte Prag), in: *Za Starou Prahu* 11 (1926), S. 2.

⁷ Vgl. N. Huse, Denkmalpflege. Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten, München 1984, S. 126 f.

⁸ A. Riegl, (s. A 5), S. 162.

⁹ Vgl. I. Hlobil, Teorie městských památkových rezervací (Die Theorie der städtischen Denkmalschutzreservate), Prag 1985.

In seiner empörten Streitschrift für das alte Prag suchte Mrštík 1897 seine Argumentation gegen die Sanierungsmaßnahmen vordergründig auf dem nationalen Stellenwert der historischen Stadt und ihrer Baudenkmäler zu begründen. Mrštíks Besinnung auf den nationalen Denkmalwert war in Übereinstimmung mit der Denkmalpflege des 19. Jahrhunderts geschehen. Von Georg Dehio wurde dieser Denkmalwert als Befreiung von ästhetischen Werturteilen vorausgehender Jahrhunderte 1905 nochmals bestärkt.¹⁰ Gänzlich in seiner nationalen Sichtweise befangen deutete Mrštík die Abrisse im Bereich des historischen Prag vordergründig als den Endpunkt einer sukzessiven Zerstörung der nationalen Identität. Der Abriß von Bauwerken sollte gemäß Mrštík nur folgerichtig die Verdrängung von Trachten, Volksdichtung, Volkskunst und eines sich vermeintlich zuvor seit Jahrhunderten richtig entwickelnden nationalen Geschmacks überhaupt abschließen.¹¹ Diese nationale Vereinnahmung einer Stadt, die in Wirklichkeit aufgrund ihrer historischen Bedeutung als Metropole und in der sozialen Struktur wie der künstlerischen Gestalt weitgehend international geprägt war sowie Mrštíks Wettern gegen eine von ihm proklamierte Entnationalisierung durch fremde Einflüsse wie die deutschen »Wohnmaschinen«¹² brachten dem Schriftsteller den Vorwurf einer schreierischen, absolutistischen und unkritischen Vorgehensweise ein.¹³

3. Der kunstmuseale Aspekt des Baudenkmals

Jaroslav Hilbert sah sich durch Mrštík und seine Verbündeten zur Verteidigung des neuen, modernen Prag herausgefordert. Seine Stellungnahme präsentierte er 1900 in der sezessionistischen Zeitschrift *Volné směry*. Hilberts Vision der modernen Stadt war durch einen radikalen Bruch mit der Vergangenheit gekennzeichnet: Nicht als Gefangener von Verendeten wolle er das Leben in deren engen, kalten Zellen fristen. Statt dessen ersehnte Hilbert ein großzügiges, luftiges, reges und fortschrittliches Prag. Im Gegenzug zu Mrštík wurde hier nicht mehr das Klagen um die Zerstörung des mittelalterlichen Paris nachempfunden, als Vorbild galt das positiv gewertete Haussmann'sche Paris der großzügigen und freies Atmen gewährenden Straßenfluchten.

¹⁰ Vgl. G. Dehio, Denkmalschutz und Denkmalpflege im neunzehnten Jahrhundert, in: N. Huse (s. A 7), S. 140 f.

¹¹ Vgl. V. Mrštík, *Bestia triumphans*, Praha 1897, S. 14 ff.

¹² Ebda., S. 11 und S. 14; Mrštík hat sich dabei auf K. Havlíček berufen, einen tschechischen Journalisten, der Mitte des 19. Jahrhunderts gerade die Wohnbauten der tschechischen Städte gegenüber »der schönen architektonischen Formenvielfalt« russischer Städte als »Wohnmaschinen« bezeichnet hatte. Dagegen wurden von Mrštík wegen des »altertümlichen Charakters eines slawischen Prag« nunmehr »deutsche Wohnmaschinen« gefürchtet; ebda., S. 22.

¹³ Vgl. *anonym*, Ve »Slově« připisuje tedy p. Mrštík (In »Slovo« macht Herr Mrstik also die Zuschreibung), in: *Volné směry* 6 (1901/02), S. 114.

Zweckmäßigkeit lautete für Hilbert – wie für Otto Wagner und Jan Kotěra¹⁴ – die Grundforderung an die Architektur. Von einem modernen Prager Bewohner sollten »die Hausfassaden [...] dank ihres Zweckes als mächtig, und ihrer Liebe zum Zweck (wegen) als schön« aufgefaßt werden.¹⁵ Dennoch hatte Otto Wagner auch den vergangenen Zeiten und deren Stilen ein Daseinsrecht zugebilligt und in historischen Stadtbereichen die Erhaltung der überlieferten Werke samt ihrer Umgebung befürwortet. Wagner hatte sich zudem auch als Theoretiker der Moderne für Tradition und gegen einen Bruch mit der Vergangenheit ausgesprochen.¹⁶ Aufgrund von gesellschaftspolitischen Überlegungen wählte Hilbert hingegen eine radikalere Position, er wollte ausschließlich die hervorragenden Einzelwerke wie die Burg und ihre »vom Trödel befreite tote Architektonik« im kunstmusealen Sinne ausgestellt wissen. Gleich den antiquarischen Wunderwerken in einer modernen, geräumigen Wohnung sollten diese Baudenkmäler in die modernen Wohnblöcke eines demokratischen und von Arbeit beherrschten Prag eingefügt erscheinen.¹⁷ Einer ästhetisch motivierten Liebhaberei und Sammelleidenschaft zuliebe wurden somit Zugeständnisse an die Vergangenheit gemacht, die in der gesellschaftlichen wie der politischen Gegenwart gemäß Hilbert doch eher kurios anmuteten.

4. Die historisierende Stadterhaltung

Die durch den Stadtrat beschlossenen Sanierungsmaßnahmen nötigten auch die am Ort tätigen Architekten zu Stellungnahmen. 1896 wurde eine vorwiegend aus Architekten bestehende Kunstkommission mit beratender Funktion bei der Sanierung ins Leben gerufen,¹⁸ die bis zu ihrer Auflösung im Februar 1898 eine durch den historischen Ort unmittelbar bedingte historisierende Architektur befürwortete. Um bei Abrissen die altertümliche Erscheinung trotz Neubau sicherzustellen, wurde von der Kunstkommission die Kopie einzelner Motive des Vorgängerbaues zum Mittel einer »Erhaltung« des historischen Bauwerkes empfohlen. Nachdem der bis auf das Rathaus durch barocke Fassaden vereinheitlichte Altstädter Markt¹⁹ im nördlichen

¹⁴ Vgl. O. Wagner (s. A 3), S. 55 und J. Kotěra, »O novém umění« (Über die neue Kunst, in: *Volné směry* 4 (1899/1900), S. 189 ff.

¹⁵ Vgl. J. Hilbert (s. A 1), S. 69.

¹⁶ Vgl. O. Wagner (s. A 3), S. 39.

¹⁷ J. Hilbert (s. A 1), S. 63 ff.

¹⁸ Die Kunstkommission wurde auf die Initiative der Künstlervereinigung Umělecka Beseda und des Architekten- und Ingenieurverbandes hin eingerichtet. Beteiligt waren die Architekten Bělský, Fanta, Koula, Polívka, Rozšlapil, Ohmann, Stibral, Schulz, Zítek, sowie der Bildhauer Klouček; vgl. *anonym*, Zprávy umělecké (Kunstnachrichten), in: *Volné směry* 1 (1896/97), S. 97.

¹⁹ Die Barockisierung hatte nach 1684 mit dem Neubau des Paulanerkonventgebäudes eingesetzt. Diesem waren die Vereinheitlichung der Platzfassaden und schließlich das von Kilian Ignaz Dientzenhofer entworfene und nach dessen Tod 1765 vollende Palais Goltz-Kinsky gefolgt; vgl. E. Poche,



Abb. 2: Ansicht der Prälatur des St. Nikolaus-Klosters am Altstädter Markt, aus: *Volné směry* 2, 1898, S. 91.



Abb. 3: R. Kříženecký, Entwurf für ein Mietshaus an der Stelle der Prälatur des St. Nikolaus-Klosters am Altstädter Markt, aus: *Volné směry* 2, 1898, S. 95.

Bereich während der Sanierungsmaßnahmen 1896–1900 beeinträchtigt worden war, wurde für die anschließend entstehenden Neubauten gemäß des Stadtratbeschlusses der »barocke Stil bei Wiederverwendung von Motiven der Vorgängerbauten« zur Verpflichtung, »damit der malerische Ortscharakter nicht leide und der nördliche Bereich dieser Platzanlage im Grunde erhalten bleibe«.²⁰

Gerade diese Vorgabe bedeutete ein Zugeständnis hinsichtlich der seitens der Kunstkommission geäußerten Anforderungen. Als 1896 der Abriß der von Kilian Ignaz Dientzenhofer erbauten Prälatur des St. Nikolaus-Klosters am Altstädter Markt erfolgt war, holte die Kunstkommission beim Stadtrat das Einverständnis ein, für den geplanten Neubau eines Mietshauses die Motive der alten Prälatur wiederaufzunehmen (Abb. 2 u. 3).²¹

O stavebním a historickém vývoji Staroměstského náměstí (Über die bauliche und historische Entwicklung des Altstädter Marktplatzes), in: *Umění* 36 (1988), S. 394 f.
²⁰ Ebda., S. 398.

²¹ Vgl. ebda. Der für die Fassade des Neubauprojekts verantwortliche Architekt R. Kříženecký, damals ebenfalls die Restaurierungsarbeiten an der benachbarten Kirche St. Nikolaus leitend, wurde gleichzeitig mit dem Fassadenentwurf zum Neubau auf der gegenüberliegenden Seite der Nikolauskirche, an der Nordseite des Altstädter Rings / Ecke Mikulášská (jetzt Pařížská), betraut. Auch hier, wie bereits am Prälaturgebäude, wurden in Gipsabgüssen Details der Vorgängerbauten aufgenommen und an der neuen Fassade rezipiert; vgl. dazu I. Gloc, *Architektur der Jahrhundertwende in Prag. Zur Geschichte der Architektur zwischen Eklektizismus und Moderne im Spiegel der Sanierung der Prager Altstadt*, Alfter 1994, S. 40 ff.

Und als allem Widerstand zum Trotz im Januar 1899 wiederum drei barocke Gebäude im nördlichen Bereich am Altstädter Markt zum Abriß freigegeben wurden, schlug der damalige Bürgermeister Podlipný als Zeichen guten Willens vor, eine Fassadenkopie des architektonisch wertvollsten der abzureißenden Häuser dem im Stil der Prager Sezession geplanten Versicherungspalast einzuverleiben.²² So wurde allmählich die Nordfront des Altstädter Rings durch Neubauten mit historisierenden Fassadenrepliken beziehungsweise mit nachgebildeten Detailformen an sezessionistischen Fassaden wieder geschlossen.

5. Der Vorbildcharakter der alten Stadt für ein neues Prag

Die Erhaltung und weitere Pflege des altertümlichen Charakters von Prag war auch jene Zielsetzung, die den Prager Architekten Antonín Balšánek zur theoretischen Auseinandersetzung veranlaßte. In einer 1902 publizierten vergleichenden Architekturstudie über die »Giebel und Attikamotive in der tschechischen Renaissance«²³ suchte Balšánek entgegen einer angeblich »bedrohlichen Überflutung der lokalen Architekturtradition« insbesondere durch die Wiener Moderne Otto Wagners der heranwachsenden Architektengeneration hinreichende Muster aus der lokalen Architekturgeschichte und weiterführende Anregung für die Gestaltung eines neuen Prag zu geben.

Fünf Jahre später löste sich dann – wie in Prag bereits zuvor Friedrich Ohmann und Jan Kotěra – auch Balšánek von dem unmittelbaren Vorbildcharakter des historischen Beispiels. 1907 erschien sein Buch zur Dacharchitektur des barocken Prag, das »während der unmittelbar erlebten großzügigen Erneuerung unserer Metropole« eine Erkenntnis des »malerischen und altertümlichen Charakters von Prag« als Leitfaden für junge Architekten vermitteln sollte.²⁴ In seiner Anleitung zum Verständnis der Prager Barockarchitektur ist Balšánek von der ästhetischen, »malerischen« Wirkung der

²² Vgl. K. Bečková, *Asanace – ztracovaný a obdivovaný projekt obce Pražské* (Sanierung – das verdammt und bewunderte Projekt der Prager Gemeinde), in: *Pražská asanace*, Acta Musei Pragensis 93 (1993), S. 52. Abrißmaßnahmen aufgrund von Straßenerweiterungen wurden ebenfalls auf der gegenüberliegenden nördlichen Ostfront der Platzanlage / Ecke Dlouhá durchgeführt, die Fassade des Neubaus 609/1, der diese Stelle einnimmt, wurde 1905 von Jan Koula entworfen. Sie wiederholt die Pilastergliederung, segmentbogigen Fensterverdachungen und Dacherker des Vorgängerbaues. Seitlich dieses Eckhauses in Richtung Palais Goltz-Kinsky schließlich wurde durch Richard Klenka die Fassade des Neubaus 608/1 dem Vorgängerbau weitgehend nachgebildet; vgl. dazu I. Glöckl (s. A 21), S. 40 ff.

²³ Vgl. A. Balšánek: *Štíty a motivy attikové v české renesanci*, Praha 1902; Balšánek hat dieses Buch dem (als Lehrer bezeichneten) Jan Koula und Antonin Wiehl gewidmet, die sich um die Traditionsbelebung von heimatlichen Denkmälern verdient gemacht und somit den Weg geebnet hätten zu einem eigenwilligen, heimischen Stil.

²⁴ Vgl. A. Balšánek, *Architektúra střech doby barokové v Praze. Srovnávací studie architektonická* (Die Dacharchitektur des Barockzeitalters in Prag. Eine vergleichende Architekturstudie), Prag 1907, S. 4.



Abb. 4: F. B. Werner, St. Nikolaus um 1740, aus: *Umělecké památky Prahy, Starí Město – Josefov*, Praha 1996, S. 97.

Einzelform ausgegangen, wobei er wie bereits Jacob Burckhardt²⁵ den »Eindruck des Malerischen« außer in der starken Schattenwirkung insbesondere an der »Abwechslung in den Linien« und der »Lebendigkeit« der (kurvierten Umriß-)Linien feststellte. Demselben ästhetischen Eindruck brachte nunmehr der Architekt Balšánek sein Interesse entgegen und machte sich die barocke Einzelform dienstbar. Sie verlor dabei ihre Bedeutung als Vorlage.

Der Stellenwert des alten Prag hatte sich damals bereits gründlich gewandelt: Die zeitgenössische Historismuskritik hatte inzwischen auch in Prag die Besinnung auf die architekturhistorischen Denkmäler neu bestimmt. Für die Architekten lautete die Zielsetzung nunmehr, den Charakter der historischen Stadt in moderner Form weiterzupflegen.

6. Stadterneuerung als adäquater Ersatz der historischen Situation

Die Beiträge zum dritten Wettbewerb für den Umbau des Altstädter Rathauses aus dem Jahre 1909 dokumentieren auf exemplarische Weise das neue Architekturverständnis in Zusammenhang des alten Prag. Als eine besondere Problemstellung galt dabei die durch die Sanierungsmaßnahmen bewirkte Loslösung von St. Nikolaus am Altstädter Markt aus der historischen Umbauung (Abb. 4).

Die wichtigsten Wettbewerbsteilnehmer Engel, Gočár, Hübschmann, Janák, Novotný und Sochor waren zu diesem Zeitpunkt Protagonisten der modernen Architektur Otto Wagners. Bezeichnenderweise setzte daher ihr Projekt mit der inneren Disposition des zu entwerfenden Bauwerkes ein.²⁶ Zugleich wurde von den Wettbewerbs-

²⁵ Vgl. J. Burckhardt, *Der Cicerone. Eine Anleitung zum Genuß der Kunstwerke Italiens*, Neudruck der Urausgabe von 1855, Stuttgart 1978, S. 351.

²⁶ Dies wird insbesondere in dem Erläuterungsbericht von A. Engel deutlich, in: *Styl* 2 (1909/10), S. 35 f.

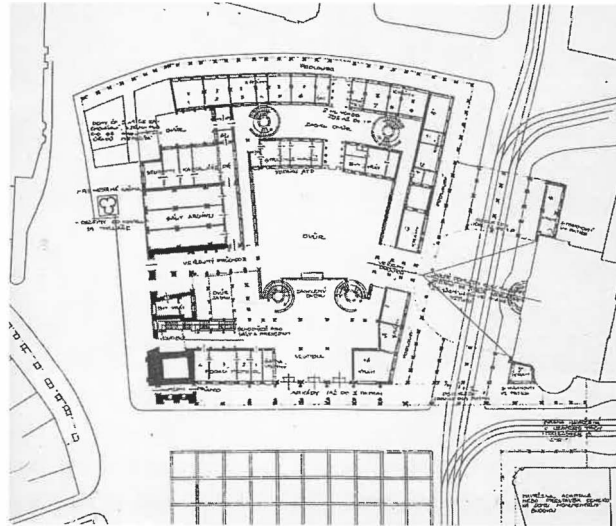


Abb. 5: P. Janák, Beitrag zum 3. Wettbewerb Altstädter, Grundriß Erdgeschoß, aus: *Styl* 2, 1909/10, S. 62.

teilnehmern für den modernen Erweiterungsbau die Eingliederung bzw. Unterordnung in den historischen Ort in Bauvolumen und Umriß, somit ein adäquater Ersatz der historischen Situation am St. Nikolaus gefordert.²⁷ Gemeinsam war den unterschiedlichen Vorschlägen die Bildung eines Platzes, welcher hinreichende Sehdistanz zur Kirchenfassade schaffen und auf diese Weise dem Baudenkmal entsprechende Wahrnehmungsbedingungen sichern sollte. Dieses Interesse wurde in Pavel Janáks Entwurf durch die Gestaltung einer nischenförmigen Platzanlage eingelöst, die seinem eigenen Kommentar zufolge die Bildung eines idealen Sehkegels zur Kirchenfassade bezweckte (Abb. 5). Die Respektierung der Disposition des Barockbauwerkes und seiner perspektivischen Fernwirkung fand hier einen entschiedenen Fürsprecher. In ihrer flachen und ungliederten Fassadenform sollte die Platzarchitektur gemäß Janák zudem einen Gegensatz schaffen zu der scheinbar komplizierten Bewegung und Plastizität der Kirchenfassade. Der in Schatten gehüllte, umbaute Platz wurde damit zu einer Fassung für die nach Süden hin orientierte Kirchenfassade erklärt.

7. Das kontrastierende Inszenieren des Baudenkmal im modernen Denkmalschutz

Es war gerade Pavel Janák, der in Prag mit modernen Gestaltungsmitteln im Auftrag des Denkmalschutzes tätig wurde. Als 1910 die Prager Denkmalschutzvereinigung

²⁷ Nur Joža Gočár beabsichtigte die Silhouette der Prager Altstadt durch die Bildung einer neben der Teynskirche wirksamen, neuen vertikalen Dominante zu stören; vgl. ebda., S. 39. Die durch P. Nobile und P. Sprenger 1838–48 erbaute neogotische Ostfassade des Rathauses allerdings fand in keinem Entwurf eine Berücksichtigung, sie wurde stillschweigend aus den Entwürfen getilgt.

Klub Za Starou Prahu für die Erhaltung des barocken, ursprünglich von dem Bildhauer Matthias Braun von Braun erbauten und ihm auch gehörenden Wohnhauses eintrat, wurden von dem Klub die dort mitwirkenden Architekten mit der Ausarbeitung eines Umbauprojektes beauftragt. Unter Rücksichtnahme auf die Interessen der Hauseigentümer lautete dabei die Aufgabenstellung, den Fortbestand des barocken Fassadentorsos durch die Einverleibung eines modernen Mietshauses zu sichern. Hierzu legten Janák und Vlastislav Hofman Entwürfe vor, die noch im selben Jahr publiziert wurden (Abb. 6 und Abb. 7).

Die Präsentation des Neuheitswertes zeitgenössischer Architektur im ausdrücklichen Gegensatz zum Alterswert des historischen Denkmals dokumentiert in den genannten Projekten hervorragend die Wirksamkeit des Riegl'schen Denkmalkultus im Prager Denkmalschutzverein. »Wir verstehen also heute den Umbau und Weiterbau historischer Objekte derart, daß der Neubau im Fassadenentwurf, im Stil und der Proportion geradezu verpflichtet ist – ohne dabei seine künstlerische Eigenständigkeit einzubüßen – den alten künstlerischen Bauteil kontrastierend hervorzuheben« – dies wurde zu den publizierten Entwürfen kommentierend vermerkt.²⁸ Zum Ausdrucksmittel des Gegensatzes zwischen Alt und Neu wurde die architektonische Komposition erwählt. Gegenüber den akzentuierten Fassadenachsen des Barockhauses wurde beim Entwurf für den Neubau gänzlich auf eine achsiale Gliederung verzichtet; gegenüber der barocken Plastizität und ihrem Schmuckreichtum sollte die neue Architektur entmaterialisiert wirken, schmucklos sein.

8. Von der modernen Architektur zur heimischen Tradition

Janák wie Hofman hatten in ihren Entwürfen den barocken Bautorso durch eine moderne Architektur ergänzt, die diesem unvermittelt, dem Gebot von Zweckmäßigkeit folgend, aufgesetzt erschien. Noch im selben Jahr jedoch, 1910, begab sich Janák auf den Weg »Von der modernen Architektur zur Architektur« und bezog dabei erstmals Distanz zu der auf Otto Wagner zurückgehenden Moderne. Anstelle der Wagner'schen Utilität und Konstruktion sollte Janák zufolge die Poesie erneut als höchstes Element die Vorrangstellung einnehmen. Janák beanspruchte damit, eine vermeintliche – für Wagner keineswegs gegebene – Barriere zwischen der Moderne und den historischen Bauepochen aufzuheben.²⁹ Für die zukünftige Architektur stellte Janák in

²⁸ Vgl. anonym, Jak může býti Braunův dům zachován? (Wie kann das Braunhaus gerettet werden?), in: *Za Starou Prahu* 1 (1910), S. 61. Kaum im Sinne von Riegl dürfte jedoch der angestrebte Kompromiß gewesen sein, den angeblich »wertlosen Altbau« durch einen Neubau zu ersetzen und nur die »künstlerischen Teile« – gemeint ist das Fassadentorso – zu verschonen (vgl. ebda.). Letztlich hatte der Riegl'sche Alterswert gerade jenseits aller künstlerischen Werturteile den historischen Bauten ihr grundsätzliches Daseinsrecht zugesichert.

²⁹ P. Janák, Od moderní architektury k architektuře (Von der modernen Architektur zur Architektur), in: *Styl* 2 (1909/10), S. 106 f.



Abb. 6: P. Janák, Entwurf für den Umbau des Braun-Hauses, aus: *Za starou Prahu* 1, 1910, S. 61.

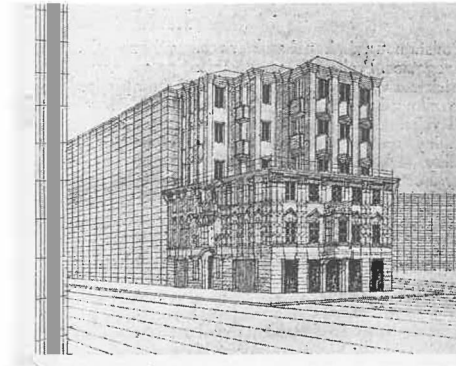


Abb. 7: Vl. Hofman, Entwurf für den Umbau des Braun-Hauses, 1910, aus: *Za starou Prahu* 1, 1910, S. 60.

Aussicht: »Ihre Werke werden sich nicht mehr so sehr stilistisch absetzen und sich nicht mehr so auffallend unterscheiden wie die »modernen«, sie werden demgegenüber mit der alten Architektur im Charakter gleichartig sein und mit dieser mehr verschmelzen, und dabei dennoch Produkte des eigenen Jahrhunderts bleiben.«³⁰ Zusammen mit Janák haben sich in Prag einige junge Architekten der Aufgabe angenommen, den Konsens mit der lokalen Architekturtradition zur Grundlage der eigenen Entwurfsarbeit zu machen, und zugleich im Sinne einer Erneuerung der Kunst gestalterisch tätig zu sein. Ihr Traditionsbewußtsein in der Architekturgeschichte sahen sie der Gotik und dem Barock verpflichtet, dabei glaubend, »sich den Grenzen der Materie zu entziehen und sie zu überwinden«.³¹ Mit dieser Charakterisierung wurden beide Stilepochen gemäß einem kunsthistorischen Deutungskonzept begriffen, für das unmittelbar Wilhelm Worringer – mittelbar dann Heinrich Wölfflin und Alois Riegl – verantwortlich zeichnete. Die in der kunsthistorischen Wissenschaft bestimmten, formalästhetischen Ausdruckscharakteristika waren es auch, welche die Architekten in eine moderne Architektursprache umzusetzen suchten. Frucht der Rückbesinnung auf eine lokale Architekturtradition war die sogenannte kubistische Architektur. Die Architekturideen des tschechischen Kubismus beruhen auf Bestrebungen um eine abstrakte Umformung der Materie im Sinne der gotisch-barocken Architekturtradition, sie stellten vornehmlich einen modernen Beitrag zu dieser Tradition dar (Abb. 8).³²

³⁰ Ebda., S. 107. Zwar zählte die »Forderung des ästhetischen Einfügens in die Umgebung« auch zu Wagners Ansprüchen an die architektonische Komposition, vgl. O. Wagner (s. A 3), S. 43. Jedoch wurde von Wagner das »Streben nach »malerischer Wirkung, nach Übereinstimmung mit dem Vorhandenen« abgelehnt; vgl. ebda., S. 36.

³¹ P. Janák, Hranol a pyramida (Prisma und Pyramide), in: *Umělecký měsíčník* 1 (1911/12), S. 163.

³² Vgl. dazu A. Janatková, »Der böhmische Architekturkubismus: Zwischen Avantgarde und Regionalismus«, in *architectura* 1997 (im Druck).

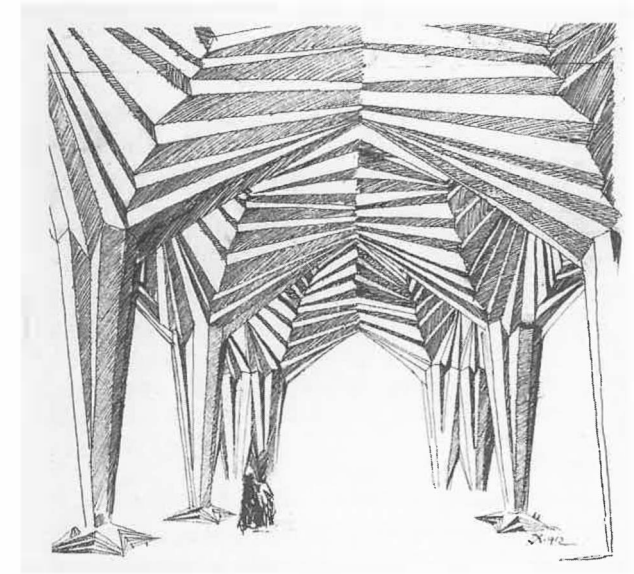


Abb. 8: P. Janák, Skizze eines monumentalen Interieurs, 1912, aus: *Umělecký měsíčník* 2, 1913, S. 94.

9. Der Neubau in Übereinstimmung mit seiner historischen Umgebung

1912 hatte der damalige künstlerische Mitstreiter Janáks – und wie dieser für den Denkmalschutz eintretende Architekt – Josef Chochol die Anforderungen an eine neue Architektur in ihrer historischen Umgebung ausführlich dargelegt. Anlaß war das von Osvald Polívka erbaute, neue Rathausgebäude am Mariánské náměstí in der Prager Altstadt, dessen Fassade Chochol im Verhältnis zu der gegenüberliegenden Fassade des Altstädter Jesuitenkollegs Klementinum betrachtete (Abb. 9 und Abb. 10). Ausgehend von der formalen Analyse des Klementinum machte Chochol das barocke Baudenkmal zum Maßstab für die Beurteilung des Neubaus in seiner historischen Umgebung. Die Fassade des Klementinum als plastischer Ausdruck der Innenraumdisposition, die Konzentration dieser Plastizität im zentralen Portal zu einem mächtigen Relief, die Fassadengliederung gemäß dem wahrhaft gestalterischen und tektonischen Prinzip der Säulenordnung, all das sah Chochol in der neuen Rathausfassade unzureichend aufgenommen. Die Forderung nach Übereinstimmung des Neubaus mit seiner altertümlichen Umgebung und darüber hinaus mit der Prager Altstadt sei hier keinesfalls erfüllt worden.

Die Baufunktion am Ort verlange, so ließ der Architekt Chochol als Denkmalpfleger verlauten, daß der Neubau ein geeignetes Gegenüber zum Klementinum bilde, nämlich dessen Höhe, Breite, Rhythmik der Öffnungen sowie Umriß recht genau aufnehme. Die Fassaden von Neubauten sollten in Einklang mit der Umgebung für ein

stimmiges Bild konzipiert sein, so daß sie den vorhandenen Kulissen des gemeinsamen Raumes rhythmisch folgten und die eine Wand sich als Resonanz zur anderen verhalte.³³

10. Die Zwecklosigkeit des Baudenkmals

Die 1924 durch den Klub za Novou Prahu, dem Klub für ein neues Prag, geforderte Zweckmäßigkeit wurde dem seit 1925 als Mitglied dem Klub architektů und zugleich der Redaktion von Stavba angehörenden Josef Chochol 1929 auch für den Zweck von Denkmälern richtungweisend.³⁴

Bereits 1927 verurteilte Chochol in seinem Beitrag »Bestia triumphans«, einer Paraphrase auf Vilém Mrštíks Warnruf von 1897, das Aufwerten jedes alten Objektes zu einem Denkmal, er forderte statt dessen die Auferweckung der Prager Altstadt zum neuen Leben durch einen radikalen Umbau.³⁵ 1929 zielte Chochols Kritik sodann auf die grundsätzliche Zwecklosigkeit von Altbauten. Da der Zweck das grundlegende und einzige Motiv eines jeden Bauwerkes sei und »neu« in diesem Sinne gleiches bedeute wie »vollkommener als das Vorausgegangene«, münde die Erhaltung von nicht mehr funktionstüchtigen Altbauten notgedrungen in einen Konflikt. Denn ein dem Zweck entgegengesetztes, reaktionäres Verhalten sei gegen die Kultur gerichtet. Der kritiklosen Verehrung einer »geweihten Vergangenheit« wurden von Chochol die Tatsachen über den neugenenutzten Altbau entgegengehalten: die Einverleibung eines modernen Zwecks, vom enormen finanziellen Aufwand begleitet, bedeute den Verlust an Originalzustand des Altbaus. Der neue Zweck sei gefunden, das Original tot, und das neue Objekt sei weder alt noch neu. Daher stellte auch Chochol die Forderung, den »Historikern und Liebhabern von Altertümlichkeit« sollten dort gesetzmäßig Grenzen gesetzt werden, wo die Stadtentwicklung gefährdet sei.³⁶

³³ J. Chochol, »Nová radniční budova na Mariánském náměstí« (Das neue Rathausgebäude am Mariánském nám.), in: *Umělecký měsíčník* 1 (1911/12), S. 109–110.

³⁴ In *Stavba* erschien 1924 eine Anzeige des neu gegründeten *Klub za Novou Prahu*, des Klubs für ein Neues Prag, der von dem damaligen Redakteur dieser Zeitschrift, Karel Teige, sowie dem Architekten Jaromír Krejcar ins Leben gerufen worden war. Präsentiert wurde das Programm des neuen Klub, dem antithetisch die negativ formulierten Ziele des alten *Klub za Starou Prahu* gegenübergestellt wurden; vgl. *anonym* (J. Krejcar / K. Teige), Klub za Novou Prahu (Der Klub für ein Neues Prag), in: *Stavba* 3 (1924/25), S. 43. Ende 1929 war Chochol, wie fast alle Beteiligten der Künstlervereinigung *Devetsil*, in die *Leva fronta* (Linke Front) eingetreten. Zu Chochols wechselnder Einstellung zum Denkmalschutz vgl. R. Svácha, Josef Chochol: Pokus o intimnější portrét (Josef Chochol: Versuch eines intimeren Portraits), in: *Umění* 42 (1994), S. 22.

³⁵ Vgl. J. Chochol, *Bestia triumphans*, in: *Vestník inženýrské komory* 6 (1927), S. 75–78.

³⁶ Vgl. *ders.*, O účelnosti památek (Über die Zweckmäßigkeit von Denkmälern), in: *Stavba* 8 (1929/30), S. 86–88.



vá radniční budova na Mariánském náměstí.

Abb. 9: Neues Rathaus am Klementinum, aus: *Umělecký měsíčník* 1, 1912, S. 108.



Klementinum.

Abb. 10: Klementinum, aus: *Umělecký měsíčník* 1, 1912, S. 108.

Nachdem vom Architektenverein und dem Stavba-Herausgeber Klub architektů aus verkehrstechnischen Gründen sowie aufgrund der fehlenden Baufunktion am Ort der Abriß des Dientzenhofer-Pavillons von Kilian Ignaz Dientzenhofer beantragt und seine Versetzung wegen des finanziellen Aufwandes als unsozial abgelehnt worden war,³⁷ hat auch Chochols zynischer Blick auf die »tote Schale« des Pavillons als eines letzten, armseligen Restes der ehemals großzügigen barocken Disposition jeden »faulen Kompromiß« ablehnen lassen. Eine erneute Inszenierung des Baudenkmals stand nunmehr außer Debatte. Chochol war inzwischen überzeugt, daß »alles, was im Wege steht und der modernen Zeit nicht paßt, bedingungslos verschwinden muß.«³⁸

Der auf dem gemeinsamen Nenner einer »öffentlichen Ästhetik«³⁹ gegründete Pakt zwischen Denkmalschutz, Denkmalpflege und zeitgenössischer Architektur war damit aufgekündigt worden. Stellvertretend für den Klub za Starou Prahu sah sich 1928 statt dessen der Kunsthistoriker und Denkmalpfleger Zdeněk Wirth zur Aufforderung an die modernen Architekten genötigt, ihre vergeblichen Mühen um die Ver-

³⁷ Vgl. *anonym* (gez. Klub architektů), Podání ve věci pavilónu (Antrag betreffend das Pavillon), in: *Stavba* 9 (1930/31), S. 15. Nachdem der Vorschlag einer Erstellung der Baukopie mit Wiederverwendung von ursprünglichen Details abgelehnt worden war, wurde das Pavillon auf Ratsbeschluss abgerissen; vgl. A. Birnbaumová, Dientzenhoferův pavilón a česká veřejnost (Das Dientzenhofer-Pavillon und die tschechische Öffentlichkeit), in: *Umění* 3 (1930), S. 376–378.

³⁸ Vgl. J. Chochol, Dientzenhoferův pavilón (Dientzenhoferpavillon), in: *Stavba* 9 (1930/31), S. 15.

³⁹ Vgl. Z. Wirth, Úvodem k vlastnímu časopisu (Einleitend zur eigenen Zeitschrift), in: *Za Starou Prahu* 1 (1910), S. 1.

wandlung einer alten in eine moderne Stadt aufzugeben. Präventivmaßnahmen sollten stattdessen störende Einwirkungen des modernen Lebens von der alten Stadt möglichst fernhalten.⁴⁰

Ausgehend von den zum Ende des 19. Jahrhunderts hin einsetzenden Sanierungsmaßnahmen waren in Prag einige sich deutlich unterscheidende Denkmalpflegekonzeptionen ansatzweise zum Tragen gekommen. Ob nun aber das Baudenkmal wegen seines nationalen Gehalts geschätzt oder als Zeugnis der Architekturgeschichte geachtet wird, ob der Alterswert sein Existenzrecht garantiert oder ob ihm mangels Zweckmäßigkeit dieses Recht abgesprochen wird, damit sind zugleich grundsätzliche und über das Beispiel Prag hinausweisende Motive der Denkmalpflege genannt. Wie die Motive so haben auch die Realisierungsmodelle der Denkmalpflege nichts an Aktualität eingebüßt: Soll das Baudenkmal einem antiquarischen Wunderwerk gleich in der modernen Stadt inszeniert sein oder wird ein adäquater Ersatz für die historische Situation gesucht? Wird das Baudenkmal mittels einer kontrastierenden Hervorhebung oder mittels einer Entsprechung in der architektonischen Komposition eingefasst?

Carsten Seifert / Harald Bodenschatz

Das Finowtal

*Wiege der brandenburgisch-preußischen Industrie**

In der Geschichts- und Denkmallandschaft der Region Berlin/Brandenburg nimmt das Finowtal einen besonderen Platz ein. Seit Anfang des 17. Jahrhunderts begann sich der Eberswalder Raum zum frühesten industriell-gewerblichen Zentrum der Mark Brandenburg zu entwickeln. Noch heute erinnern die Namen der Stadtteile Kupferhammer, Eisenspalterei und Messingwerk an die drei ältesten Industriekerne. Später wurde das Tal zwischen Eberswalde und Schöpfung (jetzt Finowfurt) zutreffend das »märkische Wuppertal« genannt. Heute ist hier ein einzigartiges Gemenge von Bauten und Anlagen einer gut 250jährigen Industriegeschichte zu besichtigen, an denen sich die wechselvolle Entwicklung mit Zeiten des Aufstiegs, der Blüte und des Niedergangs ablesen läßt.

1. Ansätze vor dem Dreißigjährigen Krieg

Es waren mehrere natürliche Voraussetzungen, die gerade diesem Gebiet im Norden Brandenburgs eine aufstrebende wirtschaftliche Entwicklung bescherten: erstens die guten Vorkommen an Raseneisenerzen, deren Abbau durch markgräfliche Edikte zum landesherrlichen »Bergregal« (also zu einem dem Landesherrn vorbehaltenen Hoheitsrecht) erklärt wurde; zweitens die Wasser- und Wasserkraftversorgung durch Finow und Schwärze; drittens die ausgedehnten Wälder zur Gewinnung von Brenn- und Baumaterial. Die Vorläufer der Industrie im Finowtal lassen sich bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts zurückverfolgen. Die ersten Anlagen waren noch auf die Stadt Eberswalde (offizieller Name bis 1877: Neustadt-Eberswalde) und deren näheres Umfeld beschränkt. Zu den ältesten Gewerbebetrieben zählten eine für die Tuchmacher arbeitende Walkmühle (seit 1500) und eine Lohmühle für die Gerber (seit 1402, Neuanlage 1532). Ab 1532 entstand die erste märkische Papiermühle vor den Toren der Stadt auf dem Kienwerder (heute Ruhlaer Straße/Schicklerstraße) an einem mit der Schwärze verbundenen Teich.

1532 legte die Stadt Eberswalde in diesem Bereich zwei Kupferhämmer an. Sie wurden aber bereits 1603 unter Kurfürst Joachim Friedrich durch den Staat ange-

* Diesem Artikel liegen die Ergebnisse eines Forschungsprojektes der beiden Autoren im Rahmen der »Vertiefenden Entwicklungsplanung« für den Bereich Eisenspalterei/Wolfswinkel zugrunde, eines Gutachtens im Auftrag der Stadt Eberswalde (1996).

⁴⁰ Vgl. *ders.*, Regulace starých měst (Regulierung von alten Städten), in: *Styl* 8/13 (1927/28), S. 115.

kauft und an die Finow verlegt, um deren größere Wasserkraft auszunutzen. Die Neuanlage des Kupferhammers war die Geburtsstunde des ersten der drei später bedeutenden Industrierwerke im Finowtal. Damit war der Prototyp der selbständigen Industriesiedlungen entstanden, die mit Rücksicht auf die Energieversorgung und die Verkehrserschließung abseits der mittelalterlichen Stadt- und Dorfkerns gegründet wurden. Arbeiten und Wohnen lagen in Kupferhammer – wie auch später in Messingwerk und Eisenspalterei – räumlich eng beieinander, denn die Gründer der Industrierwerke errichteten nicht nur Betriebsgebäude, sondern darüber hinaus Wohnungen für ihre Mitarbeiter.

Eine kurfürstliche Gründung war auch der Eisenhammer in Heegermühle (1613 erstmals erwähnt). Diese im Dreißigjährigen Krieg zerstörte Anlage wurde 1676 durch einen Blechhammer ersetzt, den Vorgänger des späteren Messingwerkes.

Der wirtschaftliche Aufschwung wurde indessen noch durch die mangelhaften Verkehrsverhältnisse erschwert. Die Gründung des Eisenhammers und die Verlegung des Kupferhammers erfolgten aber bereits im Hinblick auf den Bau des Finowkanals, den Joachim Friedrich am 21. Oktober 1603 anordnete, um eine schiffbare Verbindung zwischen Havel und Oder herzustellen. In den Jahren 1605–20 wurde das Projekt Wirklichkeit: Zwischen der Havel (bei Liebenwalde) und dem damaligen Möllensee (bei Finowfurt) wurde ein Verbindungsgraben angelegt; von dort bis zur Oder wurde die Finow – unter anderem durch die Anlage mehrerer Schleusen – kanalisiert. Infolge des Dreißigjährigen Krieges (1618–48) war dem neuen, 39,4 Kilometer langen Verkehrsweg allerdings kein langfristiger Erfolg beschieden. Der Kanal mit seinen elf Schleusen wurde größtenteils zerstört und verfiel. Um 1700 war die einstige Trasse kaum noch auffindbar.

2. Neubegründung im Zeitalter des entfalteten Merkantilismus

Trotzdem beschleunigte sich die wirtschaftliche Entwicklung im Finowtal in der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert. Dies war nicht allein eine Folge der natürlichen Standortgunst, sondern auch Ergebnis des zielstrebigem Handelns der brandenburgischen Kurfürsten und späteren preußischen Könige. Im Sinne des Merkantilismus, der damals das wirtschaftspolitische Denken und Handeln bestimmte, forcierten die Landesherren den Wiederaufbau des im Kriege verwüsteten Landes. Planmäßig gründeten und förderten sie neue Industrieanlagen, unterstützten und schützten aber auch bestehende Betriebe.

»Durch die Tatkraft der preußischen Könige wurde so binnen weniger Menschenalter eine neue blühende Industrie aufgebaut«, konstatierte der Landesplaner Martin Pfannschmidt in seiner Studie über »Die Industriesiedlung in Berlin und in der Mark Brandenburg«. »Diese Industrie hat sich jedoch nicht wie im Mittelalter aus dem Gewerbefleiß grundherrschaftlicher Fronhöfe, städtischer Handwerker und ländlicher

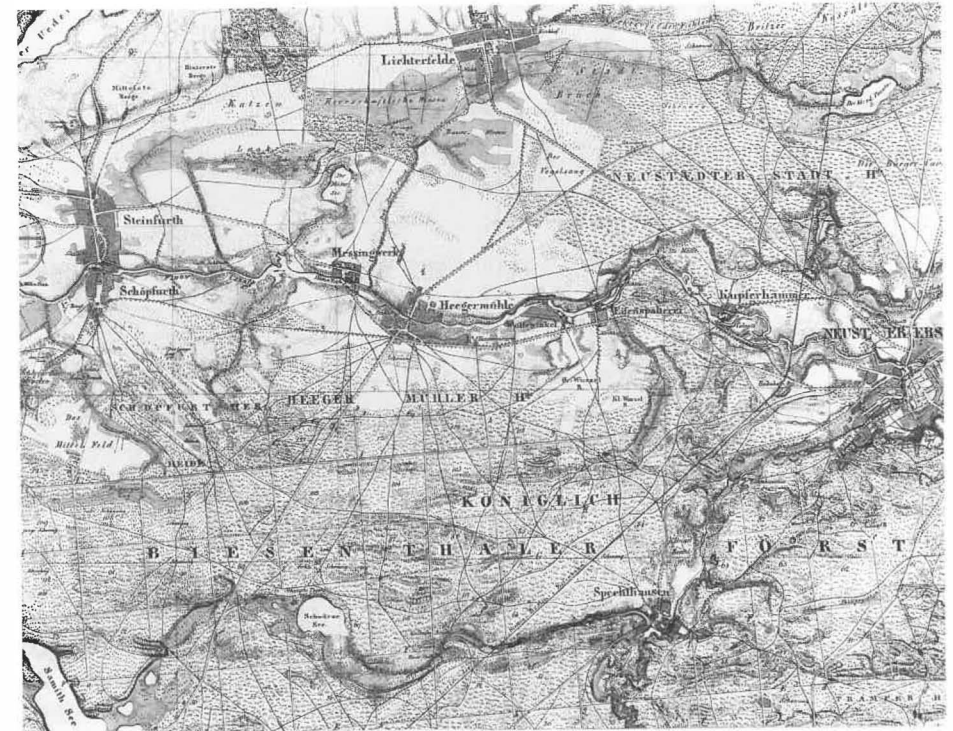


Abb. 1: Urmeßtischblatt 1840 (Ausschnitt). Messingwerk, Wolfswinkel, Eisenspalterei, Kupferhammer und Spechthausen bildeten selbständige Industriesiedlungen abseits der mittelalterlichen Städte und Dörfer (Eberswalde, Heegermühle, Schöpfurth, Steinfurth). Westlich der Eberswalder Altstadt sind die friderizianische Vorstadt und erste Ansätze der Bahnhofsvorstadt zu erkennen (*Staatsbibliothek Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung*).

Gewerbetreibender in ruhigem Wachstum entwickelt, sondern wurde nach dem allgemeinen Zusammenbruch des Dreißigjährigen Krieges mit Aufgebot aller politischen Machtmittel des absolutistischen Staates künstlich geschaffen, um Preußen von fremder Einfuhr unabhängig zu machen, um die preußische Handelsbilanz aktiv zu gestalten und um für eine möglichst große Bevölkerung außerhalb der Landwirtschaft Unterhalt schaffen zu können. Diese Leistung ist um so größer, als sie gegen den Wettbewerb überlegener westlicher Industrien durchgeführt werden mußte. Das konnte nur mit Hilfe ausländischer Unternehmer und Facharbeiter und eines weitgehenden Protektionismus geschehen. Am Ausgang der absolutistischen Wirtschaftsepoche ist die Wirtschaft jedoch so weit erstarkt, daß ein großer Teil der Industrien auch ohne Protektionismus voll wettbewerbsfähig ist und daß eine große Zahl selbständiger Unternehmer und Facharbeiter als Träger der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts

vorhanden ist.«¹ Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß die Förderung der industriellen Entwicklung keineswegs nur zivilen Zwecken diene. Auch das brandenburgisch-preußische Militär wurde aus dem Finowtal mit Rüstungsgütern beliefert.

Der »Protektionismus« war ein Wesensmerkmal der merkantilistischen Wirtschaftsordnung: Durch Edikte des Landesherrn wurden die einheimischen Betriebe bis zur Einführung der Gewerbefreiheit (1810) gegen die ausländische Konkurrenz geschützt. Während die erforderlichen Rohstoffe importiert werden durften, wurde die Einfuhr bestimmter Fertigwaren mit hohen Zöllen belastet oder ganz verboten. Beispielsweise befahl Kurfürst Georg Wilhelm in einem Edikt vom 15. August 1621 allen Kupferschmieden und Kesselführern Brandenburgs, daß sie fortan »bey verlust des Kupffers, auff keinem andern, alß auff unserm Hammer bey der Neustadt Eberßwalde gelegen, schmieden lassen, newe [neues] Zeug daselbst abholen, und jedesmalß so viel altes hinwieder dahin bringen, und nicht das geringste von altem Kupffer, weder heimlich noch öffentlich, ausser Landes verhandeln«.²

Eine weitere Grundforderung des Merkantilismus war die »Peuplierung« des Landes, also die Vermehrung der Bevölkerung, indem die Einwanderung aus anderen Staaten begünstigt wurde. Zahlreiche Neu-Brandenburger waren Hugenotten, die nach dem Beginn der »Dragonaden« in Frankreich (1679) ihre Heimat verließen. Bereits der »Große Kurfürst« Friedrich Wilhelm (Regierungszeit 1640–88) erkannte, daß die Flüchtlinge mit ihren Kenntnissen und Fähigkeiten den Wiederaufbau und die wirtschaftliche Belebung des Landes unterstützen könnten. Mit einer liberalen Einwanderungspolitik öffnete er die Grenzen Brandenburgs (1685 Edikt von Potsdam). Unter den »Refugiés«, die sich in Eberswalde ansiedelten, waren der Gründer der Eisenspalterei, Moise Aureillon, und sein Sohn gleichen Namens, der in den Jahren 1703–42 sogar das Amt des Bürgermeisters bekleidete: Beispiel einer offensichtlich gelungenen gesellschaftlichen Integration.

1698 erhielt Aureillon die kurfürstliche Konzession, »eine Eisenspalterei und Drahtzieherei, dergl. noch niemals hiesiger Orten gesehen worden, [...] auf eigene Kosten anzurichten«.³ Die Anlagen wurden bis 1702 fertiggestellt. Die Bezeichnung »Eisenspalterei« verweist auf ein Schneidewerk, mit dem vermutlich das gewalzte Eisen zur Weiterverarbeitung geschnitten wurde. 1719 erwarb der preußische Staat den Betrieb. Die kurmärkische Amtskammer überließ die Eisenspalterei in den folgenden sechs Jahrzehnten wechselnden Pächtern, darunter dem Berliner Handels-

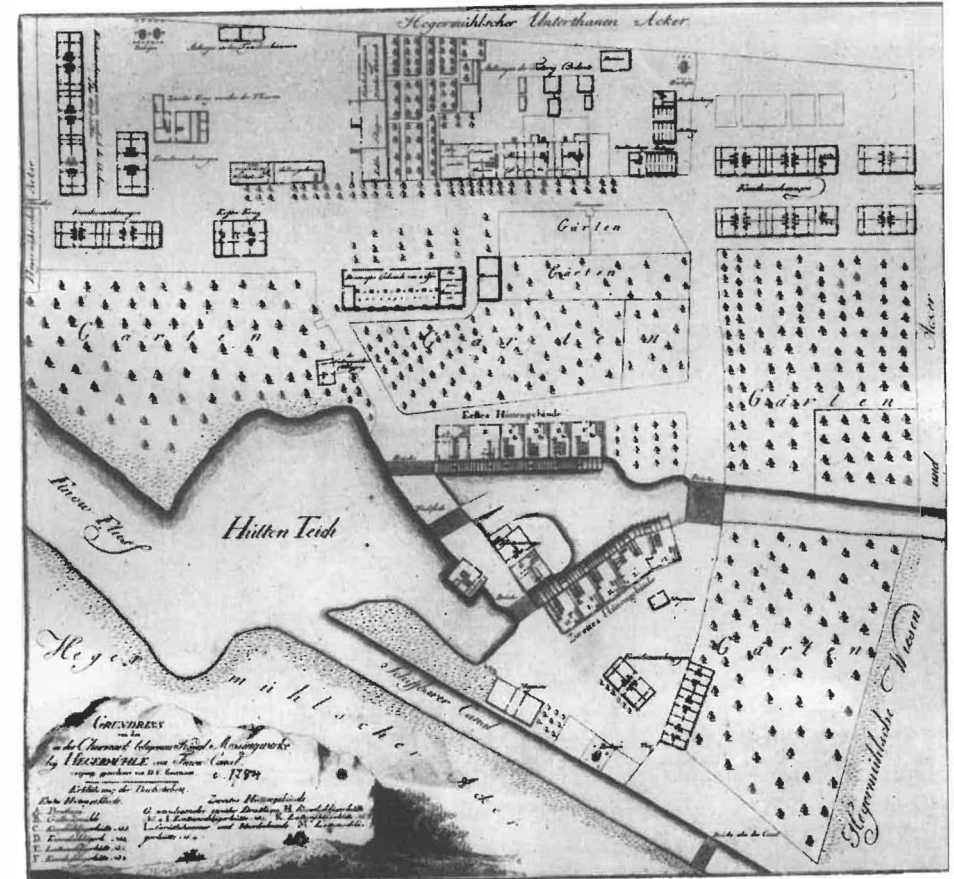


Abb. 2: »Grundriß der in der Churmark belegenen Königl. Messingwerke bey Hegermühle am Finow Canal«, Kupferstich nach einer Zeichnung von Daniel Friedrich Sotzmann um 1784. Wie in den anderen Industriesiedlungen im Finowtal lagen Arbeiten und Wohnen räumlich dicht beieinander: im Süden die Produktionsgebäude am Finowkanal, im Norden die Siedlung mit mehreren Wohnhäusern, zwei Krügen, einigen Werkstätten und dem Verwaltungsgebäude (Staatsbibliothek Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung).

und Bankhaus Splitzgerber & Daum (1732–50 und 1767–80). Am Ende dieser Ära befand sich das Werk allerdings in einem desolaten Zustand.

In die Zeit des Aufbaus der Eisenspalterei fiel auch die Errichtung des Messingwerkes anstelle des aufgegebenen Heegermühler Blechhammers. Die Anregung für die Gründung dieses Betriebes gab der kurfürstliche Hofchauspieler Lorenz Gottlieb Schütz, ein gelernter Messingarbeiter. Unter seiner Leitung wurde 1698 mit den Bauarbeiten begonnen. Schütz »machte sich aber heimlich aus dem Staube, ehe der Bau

¹ M. Pfarnschmidt, Die Industriesiedlung in Berlin und in der Mark Brandenburg. Ihre Entwicklung vom Absolutismus bis zur Gegenwart und ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten, Stuttgart/Berlin 1937, S. 12.

² Zit. n. Ch. O. Mylius, Des Corporis Constitutionum Marchicarum Vierdter Theil, Berlin 1737, Abteilung II, Spalte 60.

³ Zit. n. H. Cramer, Beiträge zur Geschichte des Bergbaues in der Provinz Brandenburg. Drittes Heft. Kreis Oberbarnim, Halle 1874, S. 265.

völlig geendigt war.«⁴ Dennoch konnte das Werk bis 1700 auf kurfürstliche Rechnung fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Das Unternehmen ging schon neun Jahre später bankrott. Ab 1709 pachtete Moise Aurellion zusammen mit seinen Landsleuten Didelot und Lejeune neben dem Kupferhammer auch das Messingwerk.

1719, wenige Jahre nach dem Regierungsantritt des »Soldatenkönigs« Friedrich Wilhelm I., übernahm die Berliner Kriegs- und Domänenkammer, also der preußische Staat den Betrieb, der 1721–25 flußaufwärts an seinen endgültigen Standort verlegt wurde. Für die Arbeiter entstand eine Siedlung mit spartanischen Häusern in Fachwerkbauweise – typische Zeugnisse absolutistischer Kolonien in der Mark Brandenburg. 1736 wurde das repräsentative »Officiantenhaus« mit Beamtenwohnungen, Kontor und Magazin errichtet. Ab 1786 hatte dort das »Königliche Hüttenamt« seinen Sitz. Am ursprünglichen Standort des Messingwerkes entstand 1726–30 in Heegermühle eine Königliche Papiermühle, die Vorgängerin der Papierfabrik Wolfswinkel.

Damit waren während der Regierungszeit Friedrich Wilhelms I. (1713–40) die Grundlagen der Industrielandschaft im Finowtal gelegt. Nachteilig für die Industriebetriebe war indessen der nach wie vor hohe Transportaufwand für Rohstoffe und Fabrikate »durch schwerfällige und kostspielige Landfahrten«.⁵ Denn der Finowkanal war ja seit dem Dreißigjährigen Krieg nicht mehr benutzbar. Eine wichtige Initiative zur Modernisierung der Infrastruktur war daher die 1743 ergangene Verfügung Friedrichs II. zum Bau des zweiten Finowkanals, der nach dreijähriger Bauzeit am 16. Juni 1746 eröffnet werden konnte. Damit war die wichtige Verbindung zwischen Havel und Oder – und mit ihr die Handelstrasse zwischen Berlin und Stettin – endlich wiederhergestellt. Nach weiteren Verbesserungen bis zum Jahre 1767 hatte der Kanal mit nunmehr 17 Schleusen eine Länge von 35,6 Kilometern. Der neue Verkehrsweg wurde zur Lebensader der Region, die auch die Entstehung neuer Industrieanlagen begünstigte und die Erschließung der bestehenden Standorte verbesserte.

Während der Regierungszeit Friedrichs II. (1740–86) entstanden im Finowtal weitere Industriebetriebe. Bereits am 27. Juni 1740 ordnete der König den Aufbau der Stahl- und Eisenwarenfabrik in Eberswalde an. »Doch da es an Arbeitern fehlte und »geübte Meister« auch nicht sogleich herbeigeschafft werden konnten, so verzögerte sich die Anlage noch einige Jahre.«⁶ Vor allem in Thüringen und im Rheinland wurden Facharbeiter, insbesondere Messerschmiede aus Ruhla, angeworben. Für sie ließ der König ab 1751 eigens eine neue Vorstadt bauen. Die Fabrik selbst wurde ab 1753 an die Firma Splitgerber & Daum verpachtet. Die Vorstadt bestand 1786 »ausser

⁴ F. L. J. *Fischbach*, Statistisch-topographische Städte-Beschreibungen der Mark Brandenburg. Des ersten Theils, erster Band, enthaltend den Ober-Barnimschen Kreis, Berlin/Potsdam 1786, S. 80.

⁵ S. *Ohm*, Beiträge zur Kultur- und Soziogeographie der Eberswalder Pforte, Stuttgart 1938, S. 37 f.

⁶ R. *Schmidt*, Die Stahl- und Eisenwarenfabrik zu Eberswalde und ihre Schicksale, in: Aus der Heimat 70/1910, S. 553 f., hier S. 553; 71/1910, S. 566 f.



Abb. 3: »Ansicht des Kupferhammers bei Neustadt-Eberswalde«, um 1836, Radierung von Friedrich August Schmidt nach einer Zeichnung von Florian Grospietsch (Staatsbibliothek, Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung).

dem großen Fabriken- und Comtoir-Hause, welches 2 Etagen hoch ist und 2 Neben-Flügel von einem Stockwerk hat, ausser einem andern in der Mitte gelegenen angekauften Hause von gleicher Beschaffenheit, worinn jetzt einige Comtoir-Herren wohnen, aus 35 Häusern von einer Etage, jedes aber zu 2, und einige auch zu mehreren Familien eingerichtet. Bey den allermeisten ist hinterwärts eine Schmiede-Esse auf dem Hofe angebaut, nebst einem ziemlichen Garten befindlich. Diese Vorstadt ist ansehnlich, und giebt bey Sommerszeit eine angenehme Promenade ab, indem die auf beiden Seiten der Häuser in gerader Linie gepflanzten Castanien-[,] Ebereschen- und andere Bäume sowohl, als die längs dem Mühlen-Teich angelegte Weiden-Allee dem Auge eine sehr schöne Aussicht verschaffet; hiernächst aber ertheilet das beständige Gehämmer, dieser Vorstadt ein lebhaftes Ansehen, und ihren Einwohnern ein lautes Lob der Industrie.«⁷

⁷ F. L. J. *Fischbach* (s. A 4), S. 70.

Auch die Papierherstellung wurde in der friderizianischen Zeit ausgebaut. Neue Papiermanufakturen wurden – nach der Zerstörung der alten in Heegermühle 1760 während des Siebenjährigen Krieges – in Wolfswinkel (1762) und Spechthausen (1781) gegründet. Letztere entstand auf königliche Anordnung nach holländischen und französischen Vorbildern. 1787 wurde die Spechthausener Papiermühle an den Berliner Kaufmann Johann Gottlieb Ebart verkauft, »der sie zu einer der besten und größten Papierfabriken Europas ausbaute«.⁸

Die Eisenspalterei, der Kupferhammer und das Messingwerk wurden seit 1780 beziehungsweise 1786 als Staatsbetriebe weitergeführt und erneuert. Einen Hinweis auf die inzwischen erreichte Leistungsfähigkeit der Finowtal-Industrie gibt die Geschichte der ersten in Deutschland nach Wattscher Bauart hergestellten Dampfmaschine. Friedrich II. erkannte die Bedeutung der neuen Technik und veranlaßte den Bau einer solchen Maschine. An der Herstellung der Einzelteile waren einige der besten Betriebe Preußens beteiligt – der Auftrag für den Dampfkessel ging an den Eberswalder Kupferhammer. Die fertige »Feuermaschine« konnte am 23. August 1785 auf dem König-Friedrich-Schacht im Mansfelder Bergbaurevier (bei Hettstedt) in Betrieb genommen werden.

Die aufstrebende Industrie im Finowtal erfuhr während der Regierungszeit Friedrichs II. auch literarische Würdigung: Verschiedene Autoren beschrieben damals die Eisenspalterei, den Kupferhammer, das Messingwerk sowie die Stahl- und Eisenwarenfabrik: Otto Ludwig Hartwig (1769/70), Thomas Philipp von der Hagen (1785), Friederich Ludewig Joseph Fischbach (1786) und Friedrich Nicolai (1786). Der Finowfluß, so Thomas Philipp von der Hagen, »treibt bey seinem außerordentlichen Gefälle sehr viel Mühlen und Werke. Kein Fluß in der Mark Brandenburg von gleicher Größe und so kurzem Laufe kommt der Finow hierinn gleich, und gewähret so viel Einkünfte und Nutzen.«⁹

3. Neuordnung in staatlicher Regie nach den Freiheitskriegen

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wandelten sich die Rahmenbedingungen für die industrielle Entwicklung, als die Politik des wirtschaftlichen Liberalismus den Merkantilismus abzulösen begann. Durch die 1810 erlassene Gewerbeordnung wurde die Gewerbefreiheit eingeführt und der Zunftzwang abgeschafft. Nach der 1813 erfolgten Aufhebung der »Kontinentalsperre« strömten die besseren und billigeren Industrieer-

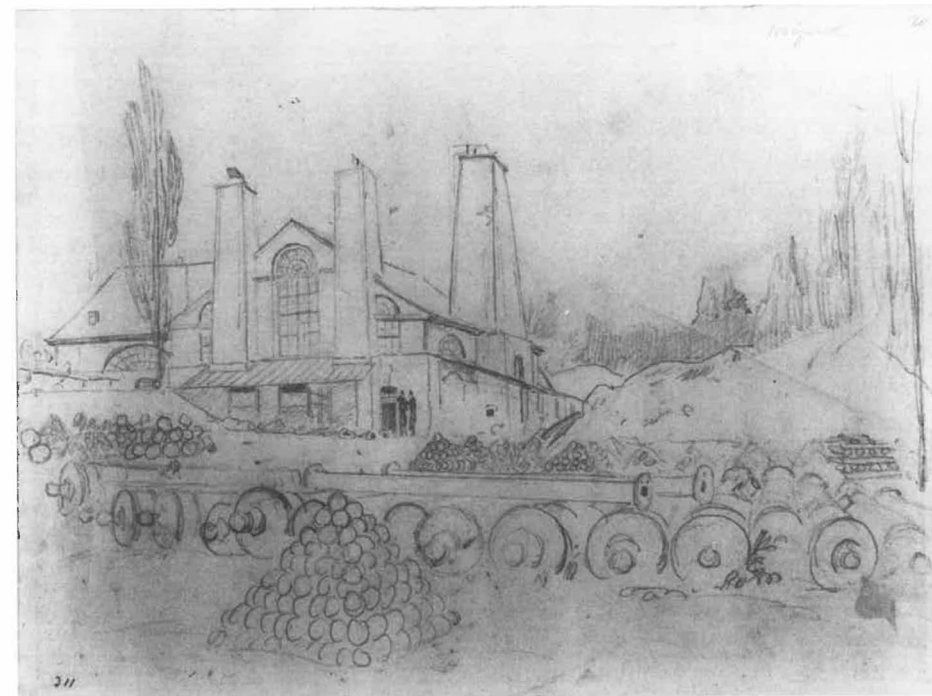


Abb. 4: »Walzwerk«, Bleistiftzeichnung von Carl Blechen, wohl 1830. Der 1816–18 in der Eisenspalterei errichtete klassizistische Bau hat sich bis heute erhalten, allerdings durch die Spuren jahrzehntelanger Vernachlässigung gezeichnet sowie durch Um- und Anbauten entstellt (Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Kupferstichkabinett).

zeugnisse Englands nach Preußen. Die Vereinheitlichung des preußischen Wirtschaftsgebiets durch das Zollgesetz von 1818 und die Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 begünstigten den Freihandel.

Die Industrie im Finowtal verlor ihre früher durch die staatlichen Schutzedikte garantierte monopolartige Stellung. Ein scharfer Konkurrenzkampf setzte ein. Zudem waren große Teile der brandenburgischen Bevölkerung infolge der französischen Besetzung (1806) verarmt und die Kaufkraft dementsprechend reduziert. Nach 1815 erreichte das wirtschaftliche Tief seinen Höhepunkt. In dieser Zeit gerieten viele Betriebe in eine Krise; nicht wenige mußten stillgelegt werden, so auch die Eberswalder Stahl- und Eisenwarenfabrik, die der Konkurrenz vor allem aus Solingen unterlag und 1836 endgültig geschlossen wurde.

Die drei ältesten Industriezentren des Finowtals wurden allerdings nach den Freiheitskriegen (1813–15) in staatlicher Regie durchgreifend modernisiert. Die Eisenspalterei wurde 1816–22 komplett rekonstruiert. Zu den bedeutendsten Neubauten

⁸ A. Freiherr von Eckardstein, Industrie im Kreise Oberbarnim-Eberswalde, in: *Heimatkreis Oberbarnim-Eberswalde* (Hrsg.), Heimatbuch Oberbarnim-Eberswalde, Bd. 1, Detmold 1972, S. 161.

⁹ Th. Ph. von der Hagen, Beschreibung der Kalkbrüche bey Rüdersdorf, der Stadt Neustadt-Eberswalde, und des Finow-Kanals, wie auch der dasigen Stahl- und Eisen-Fabrik, des Meßingwerkes und Kupferhammers. Ein Beytrag zur Märkischen Geschichte aus Urkunden und sichern Nachrichten zusammengetragen, Berlin 1785, S. 94.

jener Zeit zählt das bis heute erhaltene, nach englischem Vorbild errichtete neue Walzwerk: ein glänzendes architektonisches Zeugnis der reformorientierten Aufbruchsstimmung nach den Freiheitskriegen in Preußen. In Kupferhammer entstand 1816–18 ein neues Kupferwalzwerk, außerdem 1821 eine neue Hammerhütte und 1831–33 ein Zinkwalzwerk. Auch die Produktionsanlagen des Messingwerkes wurden zum Teil durch Neubauten ersetzt. Mit dem 1843 unternommenen Versuch zur Herstellung von Siederöhren für Lokomotiven wurde ein neuer Betriebszweig begründet, der in den folgenden Jahren ausgebaut wurde.

Der Finowkanal begünstigte die Modernisierung der Industrie, denn die Betriebe verarbeiteten mittlerweile hauptsächlich Rohstoffe, die aus anderen Regionen und Ländern bezogen wurden. Kohle und Erze konnten auf dem Wasserweg ebenso billig transportiert werden wie die aus Skandinavien importierte Zellulose, die in der Papierindustrie mehr und mehr die Lumpen als Grundstoff verdrängte. Im 19. Jahrhundert entstanden moderne Fabriken und lösten die Manufakturproduktion der Barockzeit ab. Die Einführung der Dampfmaschine machte die Industriebetriebe am Finowkanal unabhängig von dessen relativ geringer Wasserkraft und ermöglichte bedeutende Produktionssteigerungen. Einen weiteren Entwicklungsschub brachte die 1842/43 eröffnete Eisenbahnstrecke Berlin – Eberswalde – Stettin. Die im Westen von Eberswalde den Finowkanal überquerende Eisenbahntrasse bildet seither eine räumliche Barriere zwischen dem industriellen Siedlungsband und der ältesten Industriestadt der Mark.

Im Jahre 1829 publizierte Johann Joachim Bellermann einen Reiseführer, der gerade auch die »Fabriken« im Umkreis von Eberswalde als besondere Sehenswürdigkeiten vorstellt. Eberswalde war damals dank der Existenz heilsamer Quellen zu einem nicht unbedeutenden Kurort herangewachsen, der »in neuern Zeiten immer mehr besucht wird«,¹⁰ und das Finowtal avancierte zu einem beliebten Ziel vieler Ausflügler, die im Rahmen von Führungen auch Gelegenheit zur Besichtigung der Industrieanlagen hatten. »Die Fabriken und Gewerke, welche in Neustadt-Eberswalde und deren Umgebungen liegen, machen den Badegästen den hiesigen Aufenthalt unterhaltend, und den Freunden der Industrie, des Maschinenwesens und der Erfindungen lehrreich und sehr anziehend.«¹¹ Dabei waren es neben den zum Teil modernen technischen Anlagen auch die schönen Spazierwege durch reizvolle Gärten und Landschaften zu den weiter entfernten Betrieben, die deren Besuch lohnend machten. Bellermanns noch heute faszinierende Ausflugsbeschreibungen können als Vorläufer eines künftigen industriegeschichtlichen Lehrpfades gelten, dessen Erwanderung lehrreich und erholsam zugleich sein sollte.

¹⁰ J. J. Bellermann, Neustadt-Eberswalde mit seinen Fabriken, Alterthümern, Heilquellen, Umgebungen und seltnern Pflanzen, mit der Beschreibung des Klosters Chorin, des Cisterzienser-Ordens und der vorhandenen Urkunden, Berlin 1829, S. IV.

¹¹ Ebda., S. 21.



Abb. 5: Denkmalsbereich Messingwerksiedlung mit der Villa Hirsch und dem ehemaligen Hüttenamt, 1996: Die Erneuerung der Erich-Steinfurth-Straße erfolgte im Sinne der städtebaulichen Denkmalpflege. Die kleinteilige Pflasterung und die neuen Leuchten fügen sich harmonisch in das Stadtbild ein. Durch die vielen angepflanzten Bäume wurde der weitgehend verlorengegangene Alleecharakter wiederhergestellt (Foto: C. Seifert).

Der in künstlerischer Hinsicht folgenreichste Besuch war die Reise des Berliner Malers Carl Blechen nach Eberswalde im Jahre 1830. In dem Gemälde »Walzwerk Neustadt-Eberswalde« und zehn Zeichnungen hielt er seine Eindrücke von der Eisenspalterei, dem Kupferhammer und dem Messingwerk fest. Diese Werkgruppe zählt zu den frühesten Industriedarstellungen in der deutschen Kunstgeschichte.

4. Blütezeit seit den 1860er Jahren bis zum Zweiten Weltkrieg

Im Zeitalter des ungezügelten wirtschaftlichen Liberalismus zog sich der Staat allerdings aus der direkten Verantwortung selbst für die ältesten Industriekerne zurück, die jetzt nach und nach privatisiert wurden: 1863 das Messingwerk an die Firma Aron Hirsch & Sohn, »unter deren Verwaltung der Betrieb Weltruf erlangt hat«,¹² 1867 der Kupferhammer an die Mansfeldsche Kupferschieferbauende Gewerkschaft

¹² H. Aurich, Die Industrie am Finowkanal. Bilder aus dem Industriebeten am Finowkanal, 1. Bändchen, Eberswalde 1906, S. 118.

und im gleichen Jahr die Eisenspalterei an den Berliner Kaufmann Magnus Levy. Der Staat konzentrierte sich hauptsächlich auf die Entwicklung der Infrastruktur, beispielsweise durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes.

Mit der Gründung zahlreicher Ziegeleien entwickelte sich im 19. Jahrhundert ein neuer bedeutender Wirtschaftszweig im Finowtal. Die dort vorhandenen Tongruben lieferten ein außerordentlich gutes Rohmaterial. Die ersten Ziegeleien entstanden in den vierziger Jahren am Kanal, über den die Steine in erster Linie auf den Berliner Markt transportiert wurden. Die Arbeitskräfte kamen zunächst noch aus der Region; im Zuge der Expansion der Ziegelindustrie nach dem Übergang zur maschinellen Produktion mußten jedoch in großer Zahl Arbeiter aus Polen angeworben werden.

Seit den 1860er Jahren entstanden im Finowtal wie in den anderen deutschen Industriezentren mehrere neue Betriebe: 1866 die Chemische Fabrik J. W. Stephan & Söhne, 1870 eine Hufnagelfabrik, um 1880 eine Zellulosefabrik, 1889 die Märkische Eisengießerei, 1898 die Firma Franz Seiffert & Co. A.-G. (»Maschinenfabrik, Stahl- und Eisengiesserei und Kesselschmiede, Spezialfabrikation von Rohrleitungen für Hochdruck«), 1902 die Ardeltwerke sowie 1912 die Metallwerke von Galkowsky & Kielbrock. Bedeutende Betriebe wurden auch in der Eberswalder Bahnhofsvorstadt angelegt, insbesondere eine Eisenbahnwerkstatt (1878) und eine Eisengießerei (1883).

1909 nahm das »Märkische Elektrizitätswerk« die Stromproduktion in Heegermühle auf. Hier konnte der später berühmte Georg Klingenberg zum ersten Mal seine zukunftsweisenden Ideen verwirklichen. Das Werk am Finowkanal galt lange Zeit als Musteranlage und wurde zum Vorbild für viele andere Kraftwerke.

Auch die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur wurde weiter ausgebaut. Die erste deutsche Fernsprechlinie verband seit 1877 Eberswalde mit Schöpfurth. 1907 nahm die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG, Frankfurt (Main), die rund 11 km lange Kleinbahnstrecke von Eberswalde über Eisenspalterei und Heegermühle nach Schöpfurth für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb. Damit bestand zumindest für den Warentransport endlich eine direkte Verbindung zum Netz der Staatsbahn. Im Jahre 1909 eröffnete das Berliner Unternehmen C. Lorenz AG in Eberswalde am Finowkanal eine »Versuchsfunkstelle für Telegraphenbau«.

Der Finowkanal konnte allerdings um die Jahrhundertwende trotz der Vertiefung des Kanalbetts und der Anlage neuer Schleusen das gewachsene Verkehrsaufkommen kaum noch bewältigen. Die preußische Regierung beschloß daher 1905 den Bau eines neuen »Großschiffahrtweges« zwischen Berlin und Stettin. In den Jahren 1906–14 wurde der Hohenzollernkanal (heute Oder-Havel-Kanal) angelegt, der seitdem nördlich des Finowkanals eine neue, für größere Schiffe ausgelegte Verbindung von der Oder zur Havel herstellt. Der Hohenzollernkanal brachte auch neue technische Sehenswürdigkeiten: so etwa in unmittelbarer Nähe von Eberswalde eine der drei

»Wassertorbrücken«, den »Brückenkanal«, der die Bahnlinie Berlin – Stettin überquert, und den Ragöser Damm, der damals mit seiner Höhe von bis zu 28 Metern als höchster Kanaldamm der Welt galt. Bei Niederfinow entstand neben dem Hafen und der Schleusentreppe 1926–34 das berühmte Schiffshebewerk. Die von Kurt Plarre geplante Anlage ermöglicht die Überwindung eines Höhenunterschiedes von 36 Metern in nur fünf Minuten. Sie hielt den Rekord als höchster Schiffsfahrstuhl der Welt, bis 1976 in Lüneburg ein noch etwas höheres Hebewerk erbaut wurde.

Die Hoffnungen auf neue Industrieansiedlungen am Hohenzollernkanal wurden indes enttäuscht. »Mit bedeutendem Kostenaufwand schuf die Stadt Eberswalde auf ihrem anliegenden Kanalgelände Liegestellen für die Industrie, doch ist bisher wenig davon Gebrauch gemacht worden.«¹³ Dagegen vermittelte das Finowtal zur Zeit des Baues des neuen Großschiffahrtweges den Eindruck wirtschaftlicher Blüte. »Wer von der schwindelnden Höhe des Kaiser-Wilhelm-Gedächtnisturmes in Eberswalde seine Blicke über das liebliche Bild zu seinen Füßen schweifen lässt«, so Hermann Aurich 1906, »der wird mit Bewunderung die zahlreichen Fabrikschornsteine wahrnehmen, deren Wald sich bis in nebelgraue Ferne erstreckt und ein Bild gibt von der hochbedeutsamen Industrie, die ihren Ursprung, ihre Entwicklung und Blüte dem kleinen fließenden Gewässer, der Finow mit ihren Nebenflüssen, verdankt.«¹⁴

Der wirtschaftliche Aufstieg war allerdings in hohem Maße der Rüstungsproduktion für das deutsche Militär geschuldet. »Deutschlands Kaiser ist bekannt, als einer, der ›Gott vertraut und feste um sich haut‹, das Schwert scharf, die Armee schlagfertig hält. Was das für unsere Finowindustrie zu sagen hat, davon können die Arbeiter in Messingwerk erzählen, die Draht zu Tressen, Messinghülsen für Gewehr-, Kanonengeschosse und Torpedos, Messingblech für Militärmusikinstrumente, Kupferbleche für Uniformknöpfe herstellen. Und dann die Kavallerie! Eisenspalterei versieht das Heer mit Hufeisen, die Firma Moeller & Schreiber liefert die Hufnägel dazu, die Seilereien von Bunzel und Dietrich spinnen die dazu nötigen Huftaue, in 6 Jahren soviel, dass man die Erde damit umspannen könnte. Aber weiter! ›Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser‹. Die Bedachungsarbeiten der Schiffswerft von Fr. Krupp in Kiel im Betrage von 400 000 Mk. hat die Dachpappenfabrik von W. Miersch hierselbst ausgeführt. Für die innere Wandung eines Kriegsschiffes walzt der Kupferhammer teppichgrosse Kupferplatten, giesst das Messingwerk Messingrohre, Stäbe, Drähte, Platten, liefert die Eberswalder Filzfabrik Filzplatten zur Isolierung der Dampfröhre.«¹⁵

Wenige Jahre später begann der Erste Weltkrieg. Insbesondere das Messingwerk nahm in jenen Jahren einen bedeutenden Aufschwung und erzielte mit der Rüstungsproduktion hohe Profite. So konnten die Hirsch Kupfer- und Messingwerke AG

¹³ R. Schmidt, Geschichte der Stadt Eberswalde, Bd.2, Eberswalde 1941, S. 358.

¹⁴ H. Aurich (s. A 12), S. 9.

¹⁵ Ebda., S. 19 f.

1917/18 unweit des Hohenzollernkanals das sogenannte Neuwerk errichten, das aber erst 1920 in Betrieb gehen konnte. Für diesen Komplex fanden Eisenkonstruktionen der neuen Waggonfabrik im nordfranzösischen Valenciennes Verwendung, die als Kriegsbeute demontiert worden waren. Für die architektonische Gestaltung des Neuwerks zeichnete der Berliner Architekt Paul Mebes verantwortlich, einer der bedeutendsten Reformer und Wegbereiter der Moderne in der Architektur der ausgehenden Kaiserzeit. Er war seit 1911 mit seinem Schwager Paul Emmerich assoziiert. Die zwischen 1913 und 1929 für die Firma Hirsch realisierten Projekte zählen zu den Hauptwerken des Büros Mebes & Emmerich. Während des Krieges wurde die Wohnsiedlung des Altwerks nach ihren Plänen ergänzt: durch das »Torbogenhaus« (Verwaltung und Laboratorium), die Villa der Familie Hirsch, das Wohnhaus des Werksdirektors Lewy, den Wasserturm und vor allem den Joseph-Hirsch-Platz (heute Roter Platz) mit seinem großartigen Ensemble von Wohngebäuden und einem verbindenden Wirtschaftstrakt.

Die Metallindustrie blieb auch nach 1918 der weitaus wichtigste Teil der Industrie im Finowtal. »An der Spitze steht das schon immer führende Messingwerk«, bemerkte Siegfried Ohm 1938.¹⁶ Die Ardetlwerke expandierten und erlangten insbesondere durch den Bau von Kränen Weltruf. 1927 gingen die Werksanlagen des Kupferhammers in den Besitz des Unternehmens Hoffmann & Motz, des Eigentümers der Eisenspalterei, über. Das Hüttenwerk Kupferhammer wurde jedoch wie das Walzwerk in Eisenspalterei wenige Jahre später endgültig stillgelegt.

Auch die Papierindustrie prägte weiterhin das Wirtschaftsprofil des Finowtals: Die Fabrik in Spechthausen stellte – als einziger Betrieb in Deutschland – Papier für Banknoten her. Die Berliner Siemens-Schuckertwerke erwarben 1917 die Papierfabrik Wolfswinkel. Ein bedeutender Modernisierungsschub erfaßte die Anlagen. Die auffälligste Ergänzung war die langgestreckte Halle, die 1928/29 zur Unterbringung der damals modernsten »Spezial-Papiermaschine« Europas erbaut wurde. An diesem Bau, der als »Musteranlage« ausgestaltet werden sollte, war auch der Architekt Hans Hertlein – der besonders durch seine Entwürfe für die Berliner Siemensstadt bekannt gewordene Leiter der Siemens-Bauabteilung – beteiligt.

Nicht minder große Bedeutung erlangte die ehemalige Linoleumfabrik an der Eberswalder Straße, die 1921 von der Chemischen Fabrik auf Actien (vormals E. Schering), Berlin, erworben wurde. Zwei Jahre später wurde dort die Produktion von synthetischem Kampfer aufgenommen.

Am Rande der Messingwerksiedlung wurde unter Beteiligung von Walter Gropius 1931/32 eine Gruppe von »Kupferhäusern« als Musterversuchsbauten errichtet – noch heute verblüffende Zeugnisse der Experimentierfreudigkeit der Weimarer Repu-

blik auf dem Gebiet baulicher Innovation. Gropius entwickelte die »ursprünglich nach einem Patent von Förster und Krafft von den Hirsch Kupfer- und Messingwerken eingerichtete Fabrikation von Kupferhäusern am laufenden Band« zur Verkaufsreife: »Die von mir erstmalig in einer Broschüre über die Industrialisierung des Hausbaues im Jahre 1910 ausgesprochene, inzwischen vielfach befehdtete Idee, Häuser in stationären Werkstätten in ihren Teilen serienmäßig herzustellen und daraus variable Typen wie aus einem Baukasten im großen zusammensetzen, wird heute endlich der Verwirklichung entgegengeführt.«¹⁷ Tatsächlich wurden auch die Bauelemente der Kupferhäuser vorgefertigt. Sie »bestanden aus schmalen hochrechteckigen, mit einer Außenhaut aus geripptem Kupferblech belegten Eternitplatten; für die Isolierung verwendete man Aluminiumfolie. Das Haus entstand als Holzrahmenkonstruktion, die Bauelemente wurden verschraubt, die Ecken außen mit einem Kupferblechstreifen geschlossen.«¹⁸

Im »Dritten Reich« spielte das Finowtal wiederum eine unrühmliche Rolle bei der Aufrüstung des deutschen Militärs. 1935 wurde das jüdisch geprägte Unternehmen Hirsch Kupfer- und Messingwerke AG »arisiert«, 1941 in Finow Kupfer- und Messingwerke AG (FKM) umbenannt und 1942 dem AEG-Konzern zugeordnet. Das Messingwerk und die Ardetlwerke waren nunmehr – mit rund 3500 beziehungsweise 3200 Beschäftigten im Jahre 1936 – die größten Unternehmen. Die Produktionsanlagen der Eisenspalterei und des Kupferhammers wurden allerdings nicht wieder in Betrieb genommen.

1935 wurde Finow zur Stadt erhoben. Diese Gesamtgemeinde war bereits 1928 durch die Vereinigung des Dorfes Heegermühle, der Gutsbezirke Eisenspalterei und Wolfswinkel sowie der Gemeinde Messingwerk entstanden. 7838 Menschen lebten 1929 in Finow; bis 1936 nahm die Einwohnerzahl auf 9063 zu. »Ein in etwa 10 Kilometer Entfernung um Eberswalde gezogener Kreis würde ein Wirtschaftsgebiet von etwa 50 000 Menschen umfassen.«¹⁹

Wie in anderen Industrievierteln kamen viele Zwangsarbeiter aus dem Ausland in die Betriebe. Gegner des Regimes verschwanden in den Konzentrationslagern. Nebenlager des KZ Ravensbrück befanden sich am Bahnhof Eisenspalterei und im Rüstungsbetrieb Finower Industrie GmbH (»Waldeslust«), der bereits 1934/35 neben dem Messingwerk errichtet worden war. Der von den nationalsozialistischen Machthabern 1939 entfesselte Zweite Weltkrieg verschonte allerdings die Industrieanlagen im Finowtal weitgehend. Fast alle Kanalbrücken wurden aber gesprengt.

¹⁷ W. Gropius in: M. Wagner, Das wachsende Haus. Ein Beitrag zur Lösung der städtischen Wohnungsfrage, Berlin/Leipzig 1932, S. 65.

¹⁸ R. R. Isaacs, Walter Gropius. Der Mensch und sein Werk, Bd. 2, Berlin 1984, S. 558.

¹⁹ Eberswalde und Finow, in: Wirtschaftsblatt für den Regierungsbezirk Potsdam 4/1936, S. 49–57, hier S. 50.

¹⁶ S. Ohm (s. A 5), S. 46.

5. Wiederaufbau, Zusammenbruch und Ausblick

Wenige Monate nach Kriegsende leitete die sowjetische Besatzungsmacht die Demontage der Rüstungsbetriebe – neben den Ardetlwerken weitere Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie – ein. Die großen privaten Unternehmen wurden verstaatlicht – so etwa das Schering-Werk Eberswalde 1947 und die Finow Kupfer- und Messingwerke AG 1949. Zu Zeiten der DDR wurde die seit 1970 vereinigte Stadt Eberswalde-Finow planmäßig zu einem überregional bedeutsamen Industriezentrum ausgebaut. Bereits 1948 wurde die Rekonstruktion auf dem Gelände der ehemaligen Ardetlwerke in Angriff genommen. Mit dem VEB Kranbau Eberswalde entstand dort der größte Betrieb der Stadt. Zum zweitgrößten Betrieb wurde der VEB Walzwerk Finow entwickelt. Im Juli 1950 stellte der III. Parteitag der SED die Weichen für den Aufbau einer eigenen metallurgischen Basis der DDR durch die Gründung des Eisenhüttenkombinates Ost (heute Eisenhüttenstadt) und die Errichtung eines Walzwerkes in Finow auf dem Gelände des Messingwerk-»Neuwerkes«. Zwei Jahre später begannen die Bauarbeiten für die neue Produktionshalle. Die erste Ausbaustufe der Warmbandstraße konnte 1956 in Betrieb genommen werden. Seit 1950 arbeiteten auch das Walzwerk und die Hufeisenfabrik in Eisenspalterei als Teilbetriebe des VEB Walzwerk Finow. Hingegen wurden die Anlagen des Kupferhammers nicht wiederhergestellt. Das Hammerwerk war seit 1945 »eine Trümmerstätte. Es ragt lediglich der große Schornstein noch empor«. ²⁰ Die Bauten wurden später abgerissen.

Nach 1989 brach wie in anderen Industrierevieren der DDR auch im Finowtal die industrielle Produktion zusammen. Bis auf wenige Ausnahmen wurden die riesigen Werksanlagen aufgegeben, die Gebäude ausgeräumt und dem Verfall wie dem Vandalismus preisgegeben. Lediglich in Einzelfällen konnten die Anlagen saniert und neuen Zwecken zugeführt werden: So wurde etwa die ehemalige Schule der Messingwerksiedlung zum Eichamt, und der Treidelpfad am Kanal wurde zu einem Rad- und Wanderweg ausgebaut. Inzwischen war die Kenntnis der Bedeutung der ältesten Industrielandschaft der Mark Brandenburg zwar nicht vor Ort, aber in Berlin und jenseits von Brandenburg verlorengegangen. Eine Siedlungslandschaft von überregionalem Rang war damit ernsthaft gefährdet, mehr gefährdet als in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg. Die wertvollen historischen Zeugnisse stellen sich heute weithin in kläglichem Zustand dar, aber immer noch in einem Zustand, der zumeist ihre Sicherung, Erhaltung und Nutzung für die Zukunft erlaubt.

Die Revitalisierung des Bereichs Eisenspalterei/Wolfswinkel wurde inzwischen zu einer Schwerpunktaufgabe der Eberswalder Stadtplanung erklärt – neben der Sanierung der Altstadt und dem Ausbau des Flugplatzes Finow. Seit 1996 liegt ein um-

²⁰ Päd. Kreiskabinett Eberswalde, *Fachkomm. Heimatkunde*, Stoffsammlung zum Heimatkundeunterricht für den Kreis Eberswalde, 1. Heft, Eberswalde 1955, S. 21.

fangreiches Planwerk vor, das neben einer ausführlichen Dokumentation des historisch wertvollen Gebäudebestandes Möglichkeiten für neue Nutzungen darstellt. Freizeit- und Erholungsangebote (zum Beispiel Pension, Gastronomie, Sportboothafen, Mehrzweckhalle) sollen die Attraktivität des Finowkanals als »grünes Rückgrat« der Stadt erhöhen. Wohnungen, Ateliers, nicht störende Gewerbebetriebe und dergleichen können diese Nutzungsmischung bereichern. Weiter südlich ist auf dem Gelände der ehemaligen Chemiefabrik ein Ausstellungszentrum geplant.

Das Siedlungsband im Westen von Eberswalde (so heißt Eberswalde-Finow wieder seit 1993) gehört als Wiege der märkischen Industrie zu den erstrangigen und markantesten Kulturlandschaften Brandenburgs; seine erhaltende Erneuerung ist ein entscheidender Beitrag zur Entwicklung einer Landesidentität. Ein Projekt »Finowtal: Zentrum märkischer Industriekultur« sollte daher mit Fördermitteln der Landesregierung rechnen können. Damit wäre der Region um Eberswalde, einer Stadt im regionalpolitisch besonders beachteten »Städtekrans« um Berlin – zusammen mit dem Schiffshebewerk Niederfinow und der Klosterruine Chorin, dem Ursprungsort der Gewerbekultur in der Region – eine weitere kulturelle und ökonomische Perspektive gegeben.

Ildikó Szondi

Wohnen am Rande der Stadt

Wohnungen an der Peripherie ungarischer Städte

Die Wohnungsfrage ist in Ungarn eines der gesellschaftlich und wirtschaftlich dringenden Probleme; ein Phänomen, das aber auch jenseits der Grenzen Ungarns von entscheidender Bedeutung ist. Tatsächlich ist das Wohnungsproblem über die ganze Welt verbreitet, trifft jedoch in verschiedenen Ländern auf unterschiedliche Grundvoraussetzungen. So bezieht sich die Unzufriedenheit eines Schweden, eines Inders oder eines Ungarn mit seiner Wohnung auf gänzlich unterschiedliche Wohnsituationen.

In den USA z. B. wird ein Stadtteil dann als Slum klassifiziert, wenn die Wohndichte pro Wohnraum sieben Personen erreicht, eine Zahl, die im heutigen Japan als Norm aufgefaßt wird. Japan überrascht tatsächlich hinsichtlich des Komforts und der geringen Größe der Wohnungen in den Großstädten, zieht man das sonst so hohe Lebensniveau des Landes in Betracht. Es handelt sich meist um Häuser mit nur einem Raum von ca. 30 m² Größe. Dies bedeutet jedoch nicht, daß unter den Japanern der Anspruch auf komfortable Häuser und Wohnungen nicht vorhanden wäre. Dementsprechend zieht man in zunehmendem Maße in die grünen Vororte hinaus.

Die Lebensverhältnisse der Familien werden grundsätzlich durch den Erhalt einer Wohnung und die dort vorgefundenen Wohnverhältnisse bestimmt, so daß hinter dem Wohnungsproblem zwei Faktoren stehen: Wohnungsmangel und Qualitätsverfall der Häuser. Diese Arbeit will sich vor allem mit der Frage der Wohnqualität beschäftigen und in diesem Zusammenhang auch den anderen Aspekt, den Wohnungsmangel, kurz diskutieren.

Was das Wohnen in Randsituationen anbelangt, so lohnt es sich hier einen kurzen, internationalen Ausblick zu geben, welche Wohnungen im Ausland zu dieser Kategorie gezählt werden können. In anderen Ländern, vor allem in den USA, entspricht dieser Bezeichnung das sogenannte »slum«. Ein »slum« ist ein großstädtisches Armenviertel, welches von der Bausubstanz verfallen, aber auch von der gesellschaftlichen und sozialen Situation her gesehen negativ zu bewerten ist und somit Schaden für Bewohner und die Gesamtheit der Stadt bedeutet. Einer der Gründe für die Entstehung und den Fortbestand der »slums« war die relative Schnelligkeit beim Wohnungsbau.

Die durch die Föderalistische Hypothekar-Versicherungsanstalt finanzierten, sich am Rande der Stadt befindenden neuen Wohnungen haben für die Mehrheit der Amerikaner das Wohnungsproblem gelöst. Die Menschen bevorzugten die neuen gegen-

über den alten Wohnungen. Dieses Verhalten begünstigte stark den Wohnungsbau am Rande der Städte, was gleichfalls zur relativen Wertminderung und zum Verfall der alten, zentral gelegenen Stadtteile führte.

1. Die geographische Bedeutung der Randsituation

Im Gegensatz zu den USA können in Ungarn die Plattenbausiedlungen und die mit verschiedenen Fabrikationstechnologien hergestellten riesigen Hochhauskomplexe zu den Häusern in Randsituation gezählt werden. Diese Wohnungssiedlungen sind nicht nur in qualitativer Hinsicht an den Rand des Wohnungsstandards geraten, sondern tatsächlich auch räumlich gesehen, hinsichtlich ihrer geographischen Lage.

Die grundlegende Form der Urbanisation der Städte des »Alföld« bestand darin, Wohnsiedlungen auf dem Gebiet der Garten- und Einfamilienhäuser zu bauen. Man findet sie gewöhnlich in zwei unterschiedlichen Lagen: entweder am Stadtrand, auf zuvor unbebautem Gebiet oder auf von der Bausubstanz her veralteten, zentral gelegenen Flächen im Stadtkern, die man durch Abriß und Sanierung gewonnen hat.

Letzteres war weniger typisch, denn die Sanierung der renovierungsbedürftigen Flächen hätte das Wohnungsproblem ja nicht gelöst, da man zum Aufbau von hundert neuen Häusern hundert alte hätte abreißen müssen. Eine weitere Ursache bestand darin, daß die Wohndichte in den zu sanierenden Stadtteilen hoch und die Zahl der zu sanierenden Wohnungen groß war, was die Sanierung des Gebietes weiter verteuert hätte. Weiterhin rechnete man in den Zeiten der großen staatlichen Bauvorhaben nicht mit den Kosten für den Baugrund, so daß kein Anlaß bestand, das nahe dem Stadtkern gelegene Bauland wirtschaftlicher zu nutzen und die inneren Stadtteile instand zu halten.

Vergleicht man die Situation in Ungarn mit der oben geschilderten Situation in Amerika, so kann man feststellen, daß das Schicksal von Wohnungen in peripherer Lage, also das Schicksal von »slum« und Wohnsiedlung, Ähnlichkeiten aufweist. Der Bau dieser Wohnsiedlungen förderte nämlich Verfall und Zerstörung in den Innenstädten.

Aber Plattenbausiedlungen und Hochhauskomplexe sind nicht unbedingt am Rande jeder ungarischen Stadt gebaut worden. In Kistelek etwa, einer in der Nähe Szegeds liegenden Kleinstadt in Südungarn, sind alle neueren Wohnungen – die bis 1975 gebauten, wie auch die 1987 übergebenen – genau genommen im Stadtzentrum zu finden. Die Ursache hierfür liegt natürlich in der Struktur der Kleinstädte, vor allem darin, daß zur Befriedigung der Bedürfnisse vor Ort keine Wohnsiedlungen mit hunderten oder tausenden neuer Wohnungseinheiten gebraucht wurden, sondern einige dutzend Wohnungen das Problem bereits lösten.

Ein anderes eigenartiges, dörflich-städtisches Charakteristikum bestand darin, daß es zu Beginn der 70er Jahre praktisch keine lokalen Stadtzentren gab. Diese waren

lediglich durch einige kleinere Geschäfte, bis heute erhaltene Privathäuser und einer Anzahl leerstehender Grundstücke bestimmt. Im Gegensatz zu den Großstädten mußte in den Zentren der Kleinstädte nur eine unwesentliche Anzahl im Stadtzentrum gelegener Bauplätze bebaut werden.

Im Fall der 1987 übergebenen Gebäude gehörten die Grundstücke einerseits dem örtlichen ÁFÉSZ¹, andererseits waren sie in Privathand. Allerdings standen zuvor auf dem gesamten Gebiet lediglich zwei qualitativ minderwertige Häuser, in denen drei Wohnungen und zwei Geschäfte Platz fanden. Deshalb waren die Kosten der Enteignung besonders gering, und der ÁFÉSZ bekam wegen der Überlassung des Eigentumsrechtes Erbbaurecht auf die in die Häuser zusätzlich einzubauenden neuen Geschäfte. Zur Minderung der Kosten trug auch bei, daß das Gebiet von Kistelek infrastrukturell bereits gut erschlossen und bis auf eine Gasleitung bereits alles vorhanden war.

Für die 1975 gebauten Gebäude mußten keine Wohnhäuser abgerissen werden, da an der Stelle der heutigen Häuser sich lediglich ein sumpfiges, der Kirche gehörendes Gebiet befand, welches nur teilweise bebaut war. Zusammenfassend kann man sagen, daß die Situation, wie sie sich in Kistelek stellt, gerade entgegengesetzt der Situation ist, wie sie zur gleichen Zeit in den Großstädten anzutreffen war. Die Sanierung des zentral gelegenen Stadtteils zog lediglich geringe Kosten nach sich und auch die Gefahr, daß man genauso viele Häuser abreißt, wie später neu gebaut werden, bestand nicht. Vielmehr geschah das Gegenteil, denn mit dem Abriß der drei Gebäude, die vier Wohnungen und drei Geschäfte beheimatet hatten, konnte man an ihrer Stelle mehr als 60 neue Wohnungen bauen, die bei den Problemen des Wohnungsmangels Abhilfe schaffen konnten bzw. diese ganz lösten.

2. Die Randsituation im qualitativen Sinne. Gründe und Vorgeschichte der Verwüstung

Mit dem oben Gesagten sind die Gründe für die geographische Randsituation der Wohnsiedlungen deutlich geworden. Was aber sind die Ursachen für ihren Wertverlust, ihre qualitative Minderwertigkeit, ihre Marginalisierung?

Die negative Beurteilung der Wohnsiedlungen durch die Bevölkerung rührt vor allem daher, daß das schnelle Bauen mit Pfusch am Bau verbunden war. Um den Wohnungsmangel zu beheben, schrieb das Wohnungsbauprogramm im Zeitraum von 1961 bis 1975 den Bau von 1 Million Wohnungen vor. Bis Ende 1974 wurden 1 040 000 Wohnungen gebaut, d. h. das Plansoll wurde sogar übertroffen.² Aber die

¹ *Álatános Fogyasztási és Értékesítési Szövetkezet* (Allgemeine Konsum- und Verwertungsgesellschaft).

² Quelle: Wohnungsbau, Wohnungsbaukosten, Investitionen in Wohnsiedlungen. *Zentrales Amt für Statistik*, 1976–1989. Bp., 1990.

Verwirklichung der Zielsetzung des neuen Wohnungsbauprogramms hatte erhöhte Anforderungen gestellt, die nach neuen Lösungen verlangten.

Um den Plan erfüllen zu können, mußte man Materialien und technische Methoden einsetzen, die eine schnelle und massenhafte Fertigung von Wohnungseinheiten zuließen. Die Wohnungsbaupolitik war also auf kurzfristige Ziele ausgelegt, qualitative Gesichtspunkte wurden vernachlässigt. Daher war die am weitesten verbreitete Bautechnologie in jener Zeit die sogenannte »Block«-Baumethode. 1963 wurden etwa 43% der fertiggestellten Häuser in dieser Technologie errichtet. Die Bauindustrie wurde durch die verlangte Steigerung von Quantität und Effizienz beim Wohnungsbau vor neue Aufgaben gestellt.

Da die Zahl der leicht zu erschließenden Grundstücke immer mehr abnahm, mußten die Häuser, der besseren Flächenausnutzung wegen, immer mehr in die Höhe wachsen. Aber die Blocktechnologie war für mittelhohe und Hochhäuser nicht mehr anwendbar, daher setzte sich in diesem Bereich die Plattenbauweise immer mehr durch. Diese, qualitative Gesichtspunkte unbeachtend lassende Bauweise zog eine Vergeudung von Baumaterialien nach sich, anstatt den Menschen des nächsten Jahrzehnts eine Lösung für ihre Wohnungsproblematik anzubieten. Die Verschwendung von Baumaterial zeigte sich nicht nur in der schlechten Qualität der Bauten. Deren Einwohner flohen am Wochenende in ihre Schrebergärten, wo sie Feld und Garten bebauten und später ein kleines Haus entstand, welches, entsprechend den wachsenden finanziellen Möglichkeiten, ausgebaut wurde und heute teilweise die Qualität eines Eigenheims erreicht.

Abgesehen davon, daß die Materialien zum Bau der Siedlungen zum Teil mehrfach verwendet wurden, muß auch noch eine andere Form sorglosen Umgangs mit den Ressourcen konstatiert werden, nämlich der wegen der Fahrten zwischen manchmal weit außerhalb liegenden Wohnungen und Arbeitsplatz bzw. Stadtzentrum eintretende Zeit- und Geldverlust.

Daher wäre es wohl die wirtschaftlichere und nicht zuletzt auch humanere Lösung gewesen, wenn die damalige Wirtschaftsleitung bereits erschlossene Grundstücke sowie Baumaterial zur Verfügung gestellt hätte, anstatt Mietskasernen bauen zu lassen. Auf diesen Grundstücken hätten die Familien komfortable Zweizimmer-Häuser bauen können, die später unbeschränkt hätten erweitert werden können. So hätte man den damaligen akuten Wohnungsmangel beseitigen können. Aber die politische Führung lehnte damals jede Selbständigkeit ab, so daß es dieser Ideologie nur allzu gut entsprach, Plattenbauten bauen zu lassen, um über die Zuteilung der Wohnungen dann selbst entscheiden zu können.

Neben dem Umstand, daß die wichtigsten Faktoren des damaligen Wohnungsbaus Schnelligkeit und Quantität darstellten, wirkte sich auch noch negativ auf die Beurteilung der Betroffenen aus, daß man die Probleme, die ein völlig identischer Bestand an Wohnungen mit sich brachte, bei der Planung nicht berücksichtigte. So wurden

keine hochwertigen, individuelle Ansprüche beachtende Dauerwohnungen gebaut. Familien mit Kindern etwa, die ein Leben in einem Einfamilienhaus bevorzugt hätten, konnten ein solches auch nicht in Form eines Reihenhauses bekommen, wie man es in vielen nordwest-europäischen Wohnsiedlungen finden kann. Weiterhin wurden auch keine Sozialwohnungen gebaut. Folgt man den Fachleuten, war dies nicht nur ein technologisches Problem, sondern auch offizielle Vorschrift. Auf zentrale Anweisung hin durfte die Grundfläche einer Wohnung nicht über 40–50 m² liegen, was nach der Geburt des ersten Kindes bereits nicht mehr ausreichte. So wurden mit den in Plattenbauweise gefertigten Häusern die Notwohnungen der Zukunft gebaut.

3. Die Randsituation aus gesellschaftlicher Sicht: Die Probleme identischer Wohneinheiten und der Blockstellung

Wie bereits erwähnt, sind in den Wohnsiedlungen die meisten Wohnungen praktisch identisch geschnitten, ein Problem, welches durch die Blockstellung der einzelnen Gebäude noch verstärkt wurde. Im Ergebnis wiesen dann die Bewohner dieser Plattenbausiedlungen – soziologisch gesehen – ein genauso einheitliches Bild auf, wie die Siedlung selbst. Diese Tatsache konnte unter den ersten Bewohnern genauso festgestellt werden, wie unter den gegenwärtigen, zum Teil bereits Nachgezogenen.

In den 70er Jahren gehörten die in Plattenbauweise gefertigten Häuser zur höheren Schicht des Wohnungsbestandes, weshalb sich unter den damaligen Mietern vor allem die höher stehenden Gesellschaftsschichten sowie Akademiker und aufstrebende Jugendliche befanden. Dementsprechend war hier das Bildungsniveau der Bewohner auch auffallend höher, als in der Stadt im ganzen. Verglichen mit dem Durchschnittswert entsprechender Städte wohnten hier dreimal so viele Akademiker.³ Das höhere Bildungsniveau stand damit im Zusammenhang, daß die Bevölkerung der Wohnsiedlungen jünger als der Durchschnitt der städtischen Bevölkerung war, und die jüngere Altersgruppe über eine immer höhere Bildung verfügte.

Die Umzugsabsichten der Bewohner wurden nicht zuletzt dadurch unterstützt, daß die Wohnungen untereinander nicht differenziert waren. Von Iván Szelényi angestellte Forschungen über das Wohnen in Wohnsiedlungen haben nachgewiesen, daß 20–30% der Einwohner die Grundrisse ihrer Wohnung kritisierten. So hätte im Falle eines Intellektuellen etwa ein winziges Arbeitszimmer bereits ausgereicht, um den Bewohnern viel Verdruß und Unannehmlichkeiten zu ersparen.

Die Ansprüche der Bevölkerung, die Größe der Wohnungen betreffend, dokumentieren auch die Grundrisse heutiger Mehrfamilienhäuser, bei denen im selben Gebäude große Unterschiede zwischen den Grundflächen und im Innenausbau der ver-

³ Quelle: I. Szelényi / G. Konrád, Die soziologischen Probleme der neuen Wohnsiedlungen, Akadémiai, Kiadó, Bp., 1969, S. 29.

schiedenen Wohnungen konstatiert werden können. Gerade das Problem identisch geschnittener Wohnungen bestätigte, daß die Mehrheit der Bevölkerung damals mit der Wohnsiedlung an sich, als urbane Lösung des Wohnungsproblems, alles in allem zufrieden war. 71% der befragten Familien waren völlig, 24% größtenteils zufrieden, nur 5% lehnten die Wohnsiedlung ab. Diese günstige Beurteilung zeigt sich am besten in dem Umstand, daß 67% der Befragten der Ansicht waren, die Wohnsiedlung sei der beste Teil der Stadt.⁴ Die Unzufriedenheit bezog sich hauptsächlich auf die Wohnungen selbst. So wollten 24% der Bewohner ihre Wohnung gegen eine günstigere eintauschen, jedoch in der Wohnsiedlung bleiben.⁵

Identisch geschnittene Wohnungen und Blockstellung sorgten daher schon von Beginn an für die später einsetzende »Verslumung« der Wohnsiedlungen. Wer die Möglichkeit dazu hatte, zog in eine seinen Ansprüchen entsprechende Wohnung um.

Die gesellschaftlichen Probleme, die sich aus den beiden oben genannten Faktoren ergeben, zeigen sich heute besonders deutlich am Beispiel der Guszev-Wohnsiedlung in Nyíregyháza. Da es sich um ein extremes Beispiel handelt, können an ihm sehr gut die Auswirkungen identisch geschnittener Wohnungen und der Blockbauweise überprüft werden. Außerdem erweist sich eine Gegenüberstellung von ungarischer Wohnsiedlung und amerikanischem »slum« hier als sinnvoll, da sich aus einer solchen konfrontierenden Darstellung Parallelen zwischen den beiden ergeben, die darauf hinweisen, daß »slums« auch in Ungarn existieren oder sich herausbilden.

Die in den 60er Jahren gebaute Wohnsiedlung Guszev war die erste in der Stadt. Hier einzuziehen, war damals die einzige Möglichkeit, eine Wohnung zu bekommen. Dementsprechend zogen hier vor allem leitende Angestellte und Intellektuelle ein. Aufgrund des Wohnungsmangels wurden auch später noch weitere Wohnsiedlungen gebaut, die näher zum Stadtzentrum lagen und daher eine günstigere Perspektive aufwiesen, was eine starke Fluktuation zur Folge hatte. Da die Menschen mit dem höchsten Einkommen sich immer zuerst das Bedürfnis nach einer guten Wohnung erfüllen konnten, gelang es nacheinander den leitenden Angestellten, den Intellektuellen und schließlich den Angestellten, die sich vom Wohnkomfort her permanent verschlechternden Siedlungen zu verlassen. Die heutigen Bewohner sind überwiegend kinderreiche Arbeiterfamilien, die einen ziemlich gleichartigen Bildungsstand aufweisen. Die Intellektuellen sind fortgezogen, und der Anteil derer, die bereits die vierte Schulklasse nicht beendet haben, ist sehr hoch. Obwohl die Unterschiede zwischen männlicher und weiblicher Bildung landesweit immer geringer werden, kann hier eine stagnierende Entwicklung in diesem Bereich beobachtet werden: 91,5% der Frauen, die in die Untersuchung einbezogen waren, hatten höchstens einen Grundschulabschluß.

⁴ Ebda., S. 109.

⁵ Ebda., S. 29.

Tab. 1: Anteil von Erwerbstätigen nach der Ausbildung in Prozent.⁶

Bildungsniveau (in Jahren)	Anteil (%)	Verteilung
0-4	11,5	13,4
5-7	24,8	22,0
8	54	51,9
Fachschule	7,1	9,4
Gymnasium	2,6	3,3

Tab. 2: Die Aufgliederung der Erwerbstätigen nach Art ihrer Beschäftigung zeigt die Homogenität der Bewohner.⁷

Beschäftigung	Personen	%
Hilfsarbeiter	98	48,5
Angelernte Arbeiter	71	34,7
Facharbeiter	31	13,8
Intellektuelle	6	2,7
Selbstständige	12	5,3

Die Mehrheit der Bewohner von Guszev sind also Hilfsarbeiter oder angelernte Arbeiter, was die Möglichkeiten ihrer Beschäftigung stark einschränkt. Arbeitslosigkeit ist unter ihnen ein brennendes Problem. Das bedeutet, daß unter den Bewohnern eine katastrophale Veränderung bezüglich ihrer Unterhaltsbelastung festgestellt werden kann. Auf einhundert Erwerbstätige kommen 219 inaktive und abhängige Personen, während es im Landesdurchschnitt nur 120 sind. Der Qualitätsverlust der Wohnungen, verbunden mit dem Komfort der neu erstellten Wohnungen, die die heutigen Ansprüche auf Bequemlichkeit besser zu erfüllen vermögen, hatte zum Ergebnis, daß die heutigen Bewohner aus den unteren sozialen Schichten kommen.

Durch das Beispiel dieser Wohnsiedlung von Nyírégyháza wollte ich auch auf ein anderes, gesellschaftliche Folgen nach sich ziehendes, technisches Problem hinweisen: die durch ihre Blockbauweise hervorgerufene Isolation der Wohnsiedlungen. In Bezug auf Guszev kann somit konstatiert werden, daß nicht zuletzt die Konzentration sozialen Elends auf ein Gebiet zur Ausbildung eines negativen Prestiges des ganzen Stadtteils führte.

Im Falle der Wohnsiedlungen können auch zwei Faktoren beobachtet werden, denen zufolge sich schlechte Wohnverhältnisse als ein realer gesellschaftlicher Nachteil zeigen, namentlich die Konzentration von Wohnungen schlechter Qualität sowie der

Umstand, daß die Bewohner aus dieser Wohnungskategorie nicht mehr wegziehen können. Daher sagte wahrscheinlich auch Jane Jacobs, daß es eine naive Vorstellung sei, anzunehmen, man könne mit genug Geld alle Slums der USA verschwinden lassen.⁸ In die gleiche Richtung gehen Überlegungen, das Problem der Armensiedlungen dadurch zu lösen, daß man für deren Bewohner neue Wohnsiedlungen baut. Dieser Versuch ist nicht gelungen, da die Wohnsiedlungen das Zentrum von Vandalismus und Kriminalität geworden sind, ebenso wie die Slums. Aus diesen Erfahrungen heraus muß bei der Lösung der Probleme mit Wohnsiedlungen der gesellschaftliche Hintergrund in Betracht gezogen werden. Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, wenn die Bewohner nach einer bestimmten Zeit die Siedlungen wieder verlassen müßten, so daß sie nicht in einer solchen Wohnsituation verharren können.

4. Die heutige Lage der Wohnsiedlungen in Westeuropa

Die Wohnsiedlungen haben ihrer Fehlplanung wegen, die sich inzwischen herausgestellt hat, ihr früheres Prestige verloren. Immer mehr Bewohner bemühen sich wegzuziehen und bevorzugen dabei die Gartenstadt. Dabei wird das Schicksal der Wohnsiedlungen davon beeinflusst, wo und in welchem Teil der Welt sie liegen. In Frankreich und Schweden ist es Ziel, die Plattenbausiedlungen menschlicher zu machen. In Ungarn dagegen ist die Erhaltung der Bausubstanz eine Sorge der Eigentümer der privatisierten »Würfelhäuser«. In Frankreich, in Mantes-La Jolie, in der Nähe von Paris wurden die veralteten und unerwünschten Turmhäuser einfach in die Luft gesprengt.

Mit einer Sanierung der Wohnsiedlungen begann man schon 1978. Diese wurden hauptsächlich am Rand der Städte, in die Vorstädte gebaut, um der Ausbildung von Gettos im Stadtzentrum vorzubeugen. In Frankreich kann man bei diesen Sozialwohnungen (abgekürzt »HLM«) zwischen zwei Typen unterscheiden: Den größeren Teil bilden Mietwohnungen, bei denen die Zuteilung an ein bestimmtes Einkommen gebunden ist, genau 100 000 Franc Jahreseinkommen.⁹ Die zweite Gruppe der »HLM« bilden Genossenschaftshäuser, die als Privatbesitz erworben werden können und nur niedrige Abzahlungsraten beanspruchen. In Frankreich werden auch heutzutage noch Wohnsiedlungen gebaut, obwohl deren Instandhaltung sowie die Gefahr ihrer Gettoisierung zu den brennendsten Problemen der Regierung gehören. Ungefähr 13 Millionen Franzosen leben in solchen Wohnungen, 10 Millionen davon als Mieter. Deren Zusammensetzung hat sich, ähnlich wie in Ungarn, in der letzten Zeit stark verändert. Hauptsächlich Gastarbeiter und Farbige wohnen hier. Unter ihnen ist die Arbeitslosigkeit dreimal, fünfmal, zehnmal so hoch wie im Landesdurchschnitt, manch-

⁶ In: Szabolcs-Szatmári Szemle, 1991, S. 456.

⁷ Ebda.

⁸ Vgl. J. Jacobs, Leben und Tod der Großstädte in den USA.

⁹ Quelle: HVG, 3.10.1996, S. 38-39. Ostblock-Westblock.

mal bereitet schon die Bezahlung der niedrigen Miete Schwierigkeiten. Das Ergebnis ist, daß die Selbstverwaltung und der Staat die Erhaltung der Bausubstanz dieser Wohnsiedlungen übernehmen müssen. Natürlich geht dies nicht ohne Privatinitiative, weshalb die Mieter die Möglichkeit haben, günstige Kredite aufzunehmen.¹⁰

In Frankreich besteht das Grundziel aller Bemühungen also darin, die Wohnsiedlungen zu modernisieren, wofür die Regierung 300 Millionen Franc im Jahre 1992 zur Verfügung gestellt hat. Bei der Weiterentwicklung des Konzepts wurde vor allem auf die Ergänzung der kommunalen Investitionen Wert gelegt, also auf das Verkehrsnetz, die Erweiterung von Einkaufsmöglichkeiten, auf den Bau von Schulen und Sportplätzen. Ein prototypisches Beispiel für eine solche Erneuerung stellt Vennisieux dar, eine Vorstadt von Lyon, in der ein Teil der veralteten Gebäude abgerissen, ein anderer modernisiert wurde. Neben dem für Erneuerungsmaßnahmen festgeschriebenen Betrag von 300 Millionen Franc standen 1,3 Milliarden Franc zur Verfügung, mit deren Hilfe die negativen Auswirkungen der alten »HLM« behoben und neue gebaut werden können.

Auch die Lage der Häuserblocks in Schweden unterscheidet sich von der Situation in Ungarn. Der Unterschied besteht vor allem darin, daß die in den 70er Jahren gebauten Häuser auch heute noch ein sehr hohes Niveau repräsentieren. Die Mehrzahl dieser Häuser ist im Besitz gemeinnütziger Organisationen, die die Wohnungen vermieten. Ein kleinerer Teil ist in Genossenschaftsbesitz übergegangen. Die Bewohner dieser Wohnungen müssen einmal eine kleinere Summe bezahlen, um Mitglied einer solchen Staatsgenossenschaft zu werden. Ein solcher Wohnungseigentümer hat mehr Mitbestimmungsrechte und muß niedrigere Nebenkosten bezahlen als ein einfacher Mieter. Auch kann er etwa seine Wohnung zum Marktpreis verkaufen. Der Qualitätserhaltung der Wohnungen und Häuser wegen hat der schwedische Vermieter diverse Pflichten zu erfüllen, z. B. muß er alle acht Jahre tapezieren und alle zehn Jahre Kühlschrank und Herd austauschen. Wenn der Mieter selbst eine derartige Renovierung vornimmt, vermindert dies die Miete. Dennoch leben auch hier, wie in Frankreich, die sozial tieferstehenden Gesellschaftsschichten in den Wohnsiedlungen, im besonderen ältere Leute, die ein eigenes Haus mit Garten nicht mehr versorgen könnten sowie Ausländer, also Menschen, die auf absehbare Zeit nicht aus einer solchen Wohnsiedlung wegziehen können.

5. Die Probleme bei der Erneuerung der Plattenbauwohnungen

Verglichen mit den oben genannten Beispielen sind die Plattenbauwohnungen Ungarns in einer viel schlechteren Lage. Das zeigt auch der Umstand, daß die bisherigen Eigentümer versuchen, die Verwaltung dieser Häuser abzugeben, also aus den Mie-

¹⁰ Ebda.

tern Eigentümer machen wollen. Daraus ergeben sich Probleme bei Pflege und Erhaltung der Bauten, die jahrzehntelang ungelöst geblieben sind, denn die Renovierungs- und Instandhaltungskosten gehen nun auf die neuen Eigentümer der privatisierten Wohnungen über. Die sogenannte »Plattenbauphobie« zielt heute also nicht mehr so sehr auf die psychischen, als vielmehr auf die materiellen Probleme ab. Daher ist es kein Wunder, daß der Wunsch, die Wohnsiedlungen zu verlassen, inzwischen auch deren Spitzenbauten erreicht haben, da zweistöckige, mit Spitzdach versehene Häuser ein viel besseres Lebensniveau sichern.

Unter denen mit den Plattenbausiedlungen verbundenen zahlreichen Problemen ist das der Renovierungsarbeiten das akuteste. Zwischen 2001 und 2015 müssen 400 000 dieser Wohnungen renoviert werden. Dies Problem betrifft am meisten die Hauptstadt Budapest, weil 38% (191 221) der Plattenbauwohnungen hier zu finden sind. Das von der Problematik am wenigsten berührte Komitat ist Zala mit 517 Wohnungen.¹¹

Stellt man den 30-jährigen Renovierungszyklus in Rechnung sowie den Umstand, daß die ersten in der Plattenbauweise errichteten Gebäude 1965 übergeben worden sind, so hätte mit den Arbeiten spätestens 1995 begonnen werden sollen. Aber vom nächsten Jahr an wird man in hunderttausenden von Wohnungen kleinere und größere Reparaturen vornehmen müssen. Der Höhepunkt dieser Renovierungsperiode wird in den ersten fünfzehn Jahren des nächsten Jahrhunderts liegen, wenn 100 000 Wohnungen erneuert werden müssen. Bis 2000 berühren diese Sorgen aber nur 34 000 Wohnungen.

Die Renovierungsfrage wirft verschiedene technische und materielle Probleme auf. Was das oben Gesagte betrifft, so hängt das Volumen der Reparaturen davon ab, inwieweit die in der Zwischenzeit notwendigen Arbeiten ausgeführt worden sind. Dort, wo bisher nichts geschehen ist – und das ist leider in der Mehrzahl der Objekte der Fall – sollten die sekundäre und tertiäre Konstruktion der Häuser komplett ausgetauscht werden. Die Primärkonstruktion der Häuser, also das Tragwerk, kann 80–100 Jahre stehenbleiben, aber die anderen Teile der Gebäude nutzen sich viel schneller ab. Daher muß in den meisten Fällen die Dachisolation, das Wasser- und Schmutzwassersystem und die Belüftungsanlage ausgetauscht werden, müssen Einzelzähler eingebaut und nachträglich Frontwände und Kellerdecke isoliert werden.

Ein weiteres technisches Problem bei der Durchführung der Renovierung besteht darin, daß diese gleichzeitig, praktisch in einem Arbeitsschritt vom Keller bis zur Decke durchgeführt werden muß. Dies bedeutet, daß in Einzelfällen mit Dutzenden von Besitzern die Arbeiten abgestimmt werden müssen, was zu Schwierigkeiten und Zeitverlust führt. Hinzu kommt, daß während der Renovierung keine Möglichkeit

¹¹ Quelle: Die in Fertigbauweise hergestellten Plattenbausiedlungen bedürfen einer Erneuerung. *HVG*, 17. 9. 1994, S. 115.

besteht, die Bewohner kurzfristig woanders wohnen zu lassen. Demzufolge braucht die Renovierung spezielle Arbeits- und Vermögensschutzmaßnahmen, was die ohnehin schon hohen Kosten weiter steigen lassen wird.

Die Uniformität der Wohnsiedlungen und die Art ihrer Anlage hat aber nicht nur Nachteile, sondern auch einige Vorteile. So hat man z. B. wegen der gleichartigen zugrunde liegenden Architektur die Möglichkeit, überall dieselben technischen Lösungen anzuwenden und vieles im voraus zu planen.

Eine Eigenart der Erneuerung der Plattenbauwohnungen besteht darin, daß es sich lohnt, sie mit wertsteigernden Investitionen zu verbinden. Dies hängt mit den beiden wichtigsten wertmindernden Faktoren zusammen, mit dem Flachdach und dem Heizungssystem. Zur Lösung der die Erneuerung des Dachbaus betreffenden Fragen gehört der Bau von Spitz- und Zeltdächern, für deren technische Realisierung sich verschiedene, spezialisierte Vorstellungen herausgebildet haben. Nur wenige Betroffene sind in der Lage, die Finanzierungskosten für ein neues Dach selber zu tragen, weshalb viele nach Methoden suchen, die ihnen, wenn möglich, kostenlos ihre Ruhe sichern. Eine in Szeged entwickelte Vorstellung hierzu ist, daß die Bewohner ihre Dächer und damit einen Teil ihres Eigentums einem Investor überlassen, damit dort Spitzdächer und neue Wohnungen gebaut werden können. Dadurch könnte der Wohnungsbestand der Stadt um ungefähr 2500 neue Wohnungen vermehrt werden. Doch der Plan hat einige Nachteile. Der erste ist, daß damit bereits 43% des Wohnungsbestandes von Szeged zum Plattenbautypus gerechnet werden müßten, verbunden mit der Tendenz, daß das Zuhause der heranwachsenden Generation verstärkt in Wohnsiedlungen liegen wird. Das andere Problem bestände darin, daß Wert und Komfort der Mansardenwohnung vom Qualitätsniveau des ganzen Hauses bestimmt wären, welches schon jetzt sehr niedrig ist. Diese Lösung erscheint also nicht so vielversprechend, da die Plattenbauwohnung keine besondere Anziehungskraft ausübt – und schon gar nicht eine winzige Wohnung im obersten Teil dieses Gebäudes.

Mit den oben beschriebenen Arbeiten könnte man immerhin eine Energieeinsparung von 15–30% erreichen, worüber sich die Investitionskosten innerhalb von 2,5–5 Jahren amortisieren würden.¹² Dennoch, diese Investitionen lassen sich nur in der Theorie gut an, in der Praxis gibt es keine ausreichende materielle Deckung. Dies zeigt sich auch daran, daß die Firma Csöszterelő RT (Rohrleger AG), die sich mit der Erneuerung der Plattenbauhäuser beschäftigt, in den letzten vier Jahren keine einzige Anfrage zu beantworten hatte. Die Wohnungsgenossenschaften und die gemeinsamen Vertreter der Wohnungsbesitzer versuchen ihre Probleme alleine zu lösen – eben so, wie sie es vermögen. Hinzu kommt der Geldmangel. Die Renovierung stellt für die Betroffenen eine große Geldausgabe dar, die durch den Kauf ihrer Mietwohnungen jetzt oder früher bereits finanziell ausgeblutet waren. Zur Zeit sind 65–70% der

¹² Ebda.

Wohnungen der Plattenbauhäuser in Privatbesitz, ein Anstieg auf 95% scheint möglich.¹³ Bei einer weiteren Privatisierung der Wohnungen muß man damit rechnen, daß die Mehrheit der neuen Eigentümer die Renovierungskosten nicht tragen werden können. Daher ist dringend notwendig, günstige Kredite zur Verfügung zu stellen, wofür es zahlreiche Beispiele im Ausland gibt. Die Wirtschaftspolitik der Regierung hat erkannt, daß günstige Bankkredite und ein eigens hierfür entwickeltes Unterstützungssystem nötig wären. Tatsächlich arbeitet die OTP aber gar nicht auf Kreditbasis, sie vergibt vielmehr eine Art vergünstigter Kredite, wobei die Bank monatlich 50% der Rate übernimmt. Aber diese Kredite bekommen nur die Hausgenossenschaften, die, entsprechend den Vorschriften der Rechtsnorm, mindestens fünf Jahre lang einen Renovierungsfonds bilden. Da die Rechtsnorm die Bildung eines solchen Renovierungsfonds innerhalb von 30 Tagen nach Gründung einer solchen Hausgenossenschaft vorschreibt, gelangen viele erst gar nicht in den Genuß dieser Kredite.

Die neuen Eigentümer dürfen also kaum hoffen, daß ihnen für die Renovierung Hunderttausende von Forint (Ft.) zur Verfügung stehen. Im Falle der im gemischten Besitz befindlichen Gebäude ist dies nicht anders. Die für Renovierungskosten vorgesehenen Beträge hätte die Selbstverwaltung der Wohnsiedlungen nach der Vermietung an einen Betrieb zahlen sollen, der für den Unterhalt der Gebäude zuständig gewesen wäre. Diese Kosten wurden aber durch die Wohnungsmiete nicht gedeckt, die nur für 40% der laufenden Kosten und kaum 20% der Instandhaltungskosten ausreicht.¹⁴ Daher kommt es nicht selten vor, daß die Selbstverwaltung nur unregelmäßig zahlt. In vielen anderen Fällen werden alle notwendigen Arbeiten von den Bewohnern selbst ausgeführt, da hier von einer Bezahlung der Instandhaltungs- und Renovierungskosten durch die Kommunalbetriebe nicht die Rede sein kann. In den Fällen, wo der Anteil der privaten Wohnungsbesitzer unter 50% geblieben ist, wurden keine Wohnungsgesellschaften gegründet, so daß anstehende Probleme hier durch den Beauftragten der Selbstverwaltung erledigt werden, was zu teilweise chaotischen Verhältnissen führt. Hinzu kommt noch, daß für die Häuser keine getrennten Abrechnungen existieren, die den Anteil bei gemeinsamen Ausgaben bestimmen, weshalb auch der Privatbesitzer oft die frühere Miete zahlt. Dies alles zeigt, daß manchmal weder der Bewohner noch die zuständigen amtlichen Stellen die wirtschaftliche Lage des Hauses wirklich kennen. Unter solchen Umständen kann von geplanten größeren Investitionen wie z. B. einer Renovierung keine Rede sein.

Eine Lösung, die zur Renovierung der Häuser führt, könnte sein, daß die OTP-Bank den Bewohnern mehr als 100 Millionen Ft. für Schäden auszahlt, für die die Bank aus Garantiegründen haftbar ist. Diese Garantiepflicht belastet die OTP-Bank als ersten Besitzer, der die Siedlungen technisch übernommen hat. Daneben muß die

¹³ Quelle: Napi Gazdaság, 30. 7. 1994, S. 1.

¹⁴ G. Ernst, Wie ein Tropfen auf den heißen Stein, in: *Társadalmi Szemle*, 1992/5, S. 3–12.

Bank als Besitzer ihren Verpflichtungen bei der Renovierung der Hauptelemente der Gebäude nachkommen. So überwies die OTP Immobilien AG im vorigen Jahr 287,7 Millionen Ft. für garantierechtliche Fehler.¹⁵ Angesichts der schwierigen Rechtslage ist sie um ihre Situation nicht zu beneiden. Ihre Garantieansprüche sollten gegen die verantwortliche Bauindustrie durchgesetzt werden, die sich aber größtenteils bereits aufgelöst hat. Daher ist die OTP in einer ungünstigen Lage, wenn sie ihr Geld bei den Verantwortlichen einzutreiben versucht. Von 259 Betrieben der Bauindustrie befanden sich im vorigen Jahr 116 in einem Konkursverfahren oder wurden aufgelöst.¹⁶ Dementsprechend drohen sowohl Wirtschafts- als auch Zivilklagen.

Bei einer Anklage auf Grundlage des Wirtschaftsrechts verklagt die OTP die ausführenden Firmen, bei Anklagen auf der Grundlage des Zivilrechts verklagen die Bewohner den Investor OTP. Im April 1994 waren 132 Zivilprozesse vor dem zuständigen Gericht der Hauptstadt anhängig, wobei die Bewohner 1,247 Millionen Ft. eintreiben wollten.¹⁷ Aus der gegenwärtigen, die Renovierungsarbeiten betreffenden Situation könnte man die Konsequenz ziehen, erst dann mit der Renovierung zu beginnen, wenn die Besitzer die notwendigen finanziellen Rücklagen gebildet haben. Die Frage ist nur, wie dies geschehen soll.

Die mit den Renovierungsarbeiten verbundene hoffnungslose Lage hat sich nicht nur bei den Bewohnern herumgesprochen, sondern auch bei Ingenieuren und weiteren an der Ausführung der Arbeiten Beteiligten, was nicht zuletzt durch das fehlende Interesse der Fachleute deutlich wird. Ein Beispiel hierfür ist der gescheiterte Versuch des Instituts zur Fortbildung von Ingenieuren der Technischen Universität Budapest, hinsichtlich der bevorstehenden Renovierungswelle einen Kurs einzurichten mit dem Titel »Die Instandhaltung von Plattenbauten, ihr Ausbau und ihre Renovierung«. Drei Ingenieure meldeten sich. Offensichtlich wußten auch sie, daß Fachwissen ohne Geld nicht genug ist.

Im Zusammenhang mit der Renovierung und Erneuerung ist die Situation im Ausland günstiger, als hier zu Hause. Als Beispiel kann das neben Paris gelegene Vennisieux genannt werden, aber auch die Stadt Metz hat ihre Probleme erfolgreich gelöst. Die Ausstattung der Wohnsiedlungen richtet sich hier in Folge der Erneuerung nach den modernsten Ansprüchen. In den einzelnen Wohnungen wurden Wasser- und Stromzähler angebracht, die nicht zuletzt dadurch interessant sind, weil sie den Verbrauch nicht in Einheiten, sondern in französischen Franc anzeigen. Metz hat also genügend Geld für die Erneuerung der Wohnblöcke, und die Unternehmen, die sich mit der Instandhaltung der Siedlungen beschäftigen, scheinen Gewinn zu machen.

¹⁵ Quelle: *Magyar Hírlap*, 5. 4. 1994, S. 3. Die Verantwortung der Garantie für Plattenbauwohnungen lastet auf der OTP.

¹⁶ Ebda.

¹⁷ Ebda.

6. Lösungsvorschläge

6.1 Prävention, also Zurückdrängung der Plattenbauweise

Plattenbauten und Wohnsiedlungen haben übermäßig viele Probleme auf wirtschaftlichem wie gesellschaftlichem Gebiet mit sich gebracht, deren Lösung mit der Zeit immer drängender und schwieriger wird. Die beste Lösung ist die Vorbeugung, also bei Neubauten sich nicht mehr der Plattenbauweise zu bedienen. Eine dementsprechende Tendenz ist in den vergangenen Jahren sehr zur Geltung gekommen. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Umstand, daß im Jahre 1992 lediglich 1500 Wohnungen noch in der Plattenbauweise gebaut wurden, so daß von 13 mit dieser Technik arbeitenden Firmen 10 schließen mußten. Allerdings war diese Tendenz bereits in den 80er Jahren wahrnehmbar. Damals war der Bau von Eigentumswohnungen sehr verbreitet, und das Wirtschaftsministerium hat die Verbreitung handgemauerter Häuser unterstützt. Deshalb wurden zwischen 1986 und 1990 doppelt so viele Häuser mit traditioneller Technik gefertigt wie mit der Plattenbauweise. 1992 erreichte der Anteil der industriell gefertigten Häuser kaum noch 10%. Dementsprechend spielen in Plattenbauweise hergestellte Gebäude eine immer kleinere Rolle. 90% der neugebauten Häuser sind Einfamilienhäuser mit herkömmlicher Technologie.

Diese Form der Prävention funktioniert also wirksam und gut, die eigentliche Sorge stellen die vorhandenen Bestände an Plattenbausiedlungen dar.

Tab. 3: Hausbau nach Ausführungsart 1990–1992 (in %).¹⁸

Ausführung	1990	1991	1992
Industr. Fertigung (Plattenbau)	21,3	19,2	9,5
Gesellschaft	23,3	21,7	25,1
Eigenbau	55,4	59,1	65,4

6.2 Gartenstadt anstelle der Wohnsiedlungen

Die beste Lösung in Verbindung mit den Problemen der vorhandenen Wohnsiedlungen wäre Sanierung oder Abriß. Dies kann aber nicht innerhalb weniger Jahre geschehen, sondern nur als Ergebnis eines langsamen, vielschichtigen Prozesses. Tibor Kovács hat hierzu einige Vorstellungen herausgearbeitet.¹⁹ Grundsätzlich sieht er den Schlüssel zur Lösung in der Subvention des Hausbaus, deren finanzielle Ausstattung durch die geringfügige aber wiederholte Inanspruchnahme zentraler Geldquellen des

¹⁸ Quelle: *Társadalmi Szemle*, 1994/8–9, S. 140.

¹⁹ Experte für Rechtsfragen, war 1994 Kandidat der Landwirtschaftspartei für Ujpest.

Staates gesichert sein würde. Allerdings ist diese Quelle ziemlich unsicher, genauer gesagt eröffnet sie keine langfristigen Investitionsmöglichkeiten.

Die heutige Situation kann man mit einem Ereignis aus der antiken ägyptischen Geschichte gut illustrieren. Damals stand den Bauern lediglich jeder zehnte Tag als Ruhetag zur Verfügung, weshalb Pharao Amenthotep IV. die siebentägige Arbeitswoche einführen lassen wollte. Der Ausfall von Einkünften durch Einschränkung der Arbeitszeit schien der damaligen »Finanzlobby«, dem Klerus, zu gewagt, obwohl der Verlust durch die gestiegene Arbeitsproduktivität innerhalb von zwei Jahren sich wieder ausgeglichen hätte. So scheiterte der Plan des Pharao, er wurde getötet und das Volk weiter ausgebeutet. Aus der heutigen Lage, die eine gewisse Ähnlichkeit zu den damaligen Geschehnissen aufweist, könnte der folgende Gedanke einen Ausweg bedeuten.

Demnach würden die Bewohner, die aus ihrer Plattenbauwohnung ausziehen möchten, den Wert ihrer Wohnung in Form von Baumaterialien bekommen unter der Voraussetzung, daß sie vorerst nicht ausziehen. Weiterhin gäbe der Staat einen auf sieben Jahre befristeten Kredit in Höhe des Werts der Baustoffe, mit dessen Hilfe sowohl private als auch geschäftliche Bauvorhaben begonnen werden könnten. Nach dieser Konzeption würden die so frei werdenden Wohnungen Eigentum von Familien und jungen Eheleuten werden, für die gleichfalls günstige Kredite und soziale Unterstützung gesichert wären. Dadurch würden auch sie Teil dieses Kreislaufs werden und könnten nach 10–15 Jahren gleichfalls daran denken, ein eigenes Bauvorhaben im Bereich der Gartenstädte zu realisieren. Diese Aktion würde solange andauern, wie noch Ansprüche auf die Plattenbauwohnungen erhoben werden, beziehungsweise bis diese unbewohnbar werden. Nach Tibor Kovács sollte diese sozialpolitische Begünstigung nicht nur für Häuslebauer gelten, sondern auch für diejenigen zugänglich sein, die eine alte Wohnung kaufen. Der erhoffte Nebeneffekt bestände darin, daß so vielleicht auch die kleinen Dörfer wieder bevölkert werden könnten.

Für den Bau neuer Häuser sind aber Grundstücke erforderlich, Grundstücke, mit denen man nicht so verschwenderisch umgehen darf wie in den letzten Jahren. Die Theorie schlägt diesbezüglich die Ausbildung von Grundstücken mit einer Fläche von ca. 700–1000 m² vor, deren Kosten minimal wären. Mit dem Aufkauf landwirtschaftlicher Flächen könnte man eine Fläche von einem Hektar für 200 000 Ft. erwerben, so daß ein Grundstück von ca. 850 m² lediglich 41 000 Ft. kosten würde.²⁰ Die Erschließung eines Grundstücks wäre Sache der Selbstverwaltung und beliefe sich auf etwa 200 000 Ft. je Grundstück. Gegen diesen Vorschlag könnte der Einwand erhoben werden, daß damit wertvolles Ackerland verloren ginge. Meiner Meinung nach ist dieser Einwand unbegründet, weil bei der Verwendung dieser Fläche als

²⁰ K. Tibor, Gartenstadt statt schlafende Stadt in: *Kapri*, 1994/1–2–3, S. 92.

Agrarlandschaft ein Ergebnis von lediglich 400–700 Ft. zu erwarten wäre.²¹ Nutzte man die gleiche Fläche jedoch in Form von Hausgärten, könnte dieser Wert hundertmal höher liegen und auch die Arbeitslosigkeit würde gemindert. Der – verglichen mit Deutschland – weniger intensiven Flächenausnutzung wegen stellt sich dieses Problem in Ungarn noch ganz anders dar (Stichwort Flächenversiegelung).

Für jede Wohnung müßte der Staat also 1,5 Millionen Ft. als Kredit finanzieren, was bei jährlich angenommenen 10 000 Antragsstellern 15 Milliarden Ft. ausmachen würde. Dies sind aber nicht mal 0,5% des Bruttosozialprodukts, d. h. es übersteigt damit nicht die Fehlplanungsrate des Staatshaushaltes. Zur Verwirklichung dieser Vorstellungen wäre eine Änderung des Systems der sozialen Unterstützung nötig, die, statt des gegenwärtigen unüberschaubaren Systems, die Einführung der normativen Belastung enthalten würde. Um die oben skizzierten Vorstellungen zu verwirklichen, wäre außerdem noch eine Änderung der Zinspolitik notwendig. Die Wohnungskredite würden eine weitere Deckung der Immobilien über Hypotheken überflüssig machen, da die Absicherung der Kredite über den Staat sichergestellt wäre. Nach dieser Konzeption bräuchten Risiko- und Reservefonds gar nicht erst gebildet werden, unabhängig von der Höhe der Verwaltungskosten oder der Zinsen, die durch die Wohnungskredite entstehen.

Tibor Kovács hält staatliche Leitung und Eingriffe bei der Wohnungsfrage für unerlässlich. In diesem Punkt stimmen seine Vorstellungen mit einem anderen sich mit der Wohnungsfrage befassenden Vorschlag überein. Genaugenommen beschäftigt dieser sich nur in einem Teilbereich mit der Frage der Plattenbauten. Der staatliche Eingriff geschähe hier in Form eines Büros für Investitionen, welches sich im wesentlichen darum kümmern würde, die mit dem Wohnungssystem zusammenhängenden Aufgaben wahrzunehmen. Zum Tätigkeitsbereich dieses Büros würde z. B. die Aufsicht über das Wohnungsvermögen und das nationale Vermögen gehören. Die Inanspruchnahme, Verwaltung und Verwertung dieses Vermögens verlangt nämlich zentrale Aufmerksamkeit, bzw. dessen systematische Erfassung. Ein Register dieser Vermögensmasse setzt allerdings die Realisierung einer zentralen Datenbank voraus. Die zweite Aufgabe dieses Büros könnte in der erfolgreichen Ausführung der vielen Investitionsprogramme bestehen, wodurch eine vernünftige Koordination der Kapazitäten des Bauwesens erreicht werden könnte. Dies bedeutet nichts anderes, als eine Annäherung zwischen Wohnungsangebot und Wohnungsnachfrage. Der Wohnungsbau selber würde gleichfalls zum Entstehen eines solchen Gleichgewichts ursächlich beitragen. Hierzu sind die Selbstverwaltungsorgane nämlich nicht in der Lage, erwarten aber zur Verwirklichung ihrer Bauabsichten Staatsgelder.

²¹ Ebda.

Eine weitere Aufgabe dieses Büros wäre die Beschaffung ausländischen Kapitals sowie die Bereitstellung dieses Kapitals zur Renovierung aller gleichzeitig gebauten, vom technischen Standpunkt her minderwertigen Wohnsiedlungen. Dieser Aspekt hat eine sehr große Bedeutung, da für die Renovierung der Plattenbausiedlungen – wie im ersten Teil der Arbeit bereits deutlich gemacht – keine gesonderten Mittel zur Kostendeckung zur Verfügung stehen. Ein zentrales Büro, beauftragt mit der Lösung dieser Probleme, könnte eine weitere Verschlechterung dieser Situation verhindern, wie etwa den Umstand, daß Personen mit einem niedrigen Einkommen ihre Wohnungen aufgeben und in Häuser mit schlechterem, d. h. billigerem Standard umziehen. Dieses könnte nämlich, neben den gesellschaftlichen Schwierigkeiten, eine weitere Verschlechterung der Situation der Plattenbausiedlungen nach sich ziehen.

7. Zusammenfassung

Die Errichtung von Plattenbausiedlungen kann lediglich eine provisorische Lösung der Wohnungsprobleme bedeuten, eine dauerhafte Lösung steht noch aus. Die negativen Auswirkungen dieser Bauweise sind sowohl auf wirtschaftlichem wie auf gesellschaftlichem Gebiet zu spüren, was Soziologen, Ingenieure und Fachleute aus der Wirtschaft vor quasi unlösbare Aufgaben stellt. Allerdings werden die Plattenbausiedlungen noch lange benötigt werden, da sich viele Menschen aufgrund ihrer finanziell schwierigen Lage eine bessere Wohnung nicht erlauben können. Ihren Fortbestand fördert weiterhin die Tatsache, daß sie in gewisser Hinsicht sogar auch heute noch eine gute Anlage darstellen. Hierbei sei etwa auf die Wohnsituation der Studenten hingewiesen. In Szeged z. B. kommen auf 5100 Studenten der JATE²² nur 980 Plätze in Studentenwohnheimen. Daher besteht unter den Studenten eine sehr große Nachfrage nach billigen Wohnungen, die sie direkt anmieten können (also kein Untermietverhältnis). In 60–70% der Fälle handelt es sich dabei um Wohnungen in Plattenbausiedlungen.²³ Handelt es sich etwa um eine Zweizimmerwohnung, so kann der Wohnungsbesitzer monatlich von 15 000–20 000 Ft. regelmäßiger Mieteinnahmen ausgehen.

Unter den Studenten finden sich aber nicht nur viele der Mieter von Plattenbauwohnungen, sondern auch ihre Besitzer. Grund hierfür sind die immer höheren Wohnungsmieten,²⁴ die Eltern dazu bewegen, ihr Geld lieber in Eigentum in Form von Immobilien zu investieren. Nach dem Studium wird die Wohnung weiter vermietet oder kann verkauft werden. Dies zeigt, wie unentbehrlich die Plattenbauwohnung für die

²² József Áttila Tudomány Egyetem, die größte Universität von Szeged.

²³ Quelle: *Délmagyarország* (Lokalblatt von Szeged) vom 15. 1. 1995, Wirtschaftsbeilage.

²⁴ Zur Illustrierung der hohen Mieten in Ungarn kann man z. B. das Verhältnis Miete/Kaufpreis heranziehen (in Ungarn ca. 1 : 100, in Deutschland 1 : 200).

jetzige Generation der Zwanzigjährigen ist und sogar noch für die nächste sein wird. Was die Situation der Plattenbausiedlungen im allgemeinen betrifft, so gibt es hier natürlich auch Optimisten, die z. B. auf die Stadt Vennissieux verweisen, wo eines der veralteten Hochhäuser in ein Museum verwandelt wurde. Wann aber werden in Ungarn die riesigen Plattenbausiedlungen soweit verschwunden sein, daß die Ungarn, um sich die »guten alten Zeiten« in Erinnerung zu rufen, ein Museum errichten müssen?

Autoren

HARALD BODENSCHATZ (1946) ist Stadtsoziologe und Stadtplaner. Hochschultätigkeiten an der RWTH Aachen und an der TU Berlin. Seit 1995 Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Wichtigste Veröffentlichung: »Platz frei für das neue Berlin«, 1987.

BERTHOLD GRZYWATZ (1949), Studium der Geschichte, Politologie und des Staatsrechts in Berlin und Hamburg. 1982 Promotion zum Dr. phil. 1988–1990 im Büro des Bezirksbürgermeisters von Berlin-Charlottenburg. Seit 1991 Mitarbeiter bei der Historischen Kommission zu Berlin und Bearbeiter des DFG-Projekts »Kommunale Selbstverwaltung und Stadtentwicklung im Spannungsfeld der Metropole«. Seit 1995 wiss. Mitarbeiter bei der Forschungsstelle Widerstandsgeschichte der FU Berlin/Gedenkstätte Deutscher Widerstand. 1996 Zulassung zur Habilitation am Fachbereich Geschichtswissenschaften der FU Berlin mit der Schrift: Stadt, Staat und Bürgertum in Berlin. Selbstverwaltung, Partizipation und Repräsentation 1806–1918.

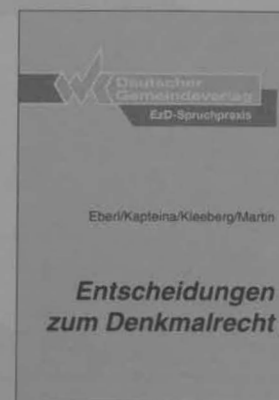
ALENA JANATKOVÁ (1960); Studium der Kunstgeschichte, Psychologie, Philosophie und Denkmalpflege an den Universitäten Bochum, Bamberg, Berlin und Zürich. 1996 Promotion an der ETH Zürich. Seit 1988 als wissenschaftliche Angestellte in verschiedenen Forschungsprojekten tätig, z. Zt. Bearbeitung eines DFG-Projektes an der Hochschule der Künste Berlin. Forschungsschwerpunkte: Baugeschichte und Theorie der Denkmalpflege in Mittel- und Osteuropa.

CARSTEN SEIFERT (1962); Studium der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin und an der Glasgow School of Arts in Glasgow. Zur Zeit Mitarbeit in einem Planungsbüro mit den Schwerpunkten Stadterneuerung und städtebauliche Denkmalpflege.

ILDIKÓ SZONDI promovierte 1980 in den Bereichen Staatsrecht und Jura an der József Attila Universität Jate in Szeged/Ungarn. Seitdem arbeitet sie dort als Dozentin am Lehrstuhl für Statistik und Demographie und beschäftigt sich mit Wohnrechtsfragen und den Auswirkungen der Wohnsituation im Sozialbereich. 1987 erhielt sie einen Preis des südungarischen Regionalkomitees der ungarischen Wissenschaftsvereinigung. In den 80er Jahren besuchte Frau Szondi als Stipendiatin die entsprechenden Institute der Partneruniversitäten in neun verschiedenen Ländern.

FACHVERLAG FÜR DIE ÖFFENTLICHE VERWALTUNG

Neuerscheinung



Eberl/Kapteina/Kleeberg/Martin

Entscheidungen zum Denkmalrecht – EzD

Nach Sachgruppen gegliederte, länderübergreifende Spruchpraxis unter besonderer Berücksichtigung finanz- und steuerrechtlicher Aspekte

Loseblattausgabe. 1. Lieferung Mai 1997, 224 Seiten. 9-teiliges Trennregister. Ringbuchordner. DM 98,-. ISBN 3-555-01108-1

Vorschriften zur Erhaltung der Kulturdenkmäler Deutschlands enthalten nicht nur die Denkmalschutzgesetze, sondern auch die Gesetze des Planungs-, Bau- und Steuerrechts; Kommunal-, Stiftungs- und Abwanderungsschutzrecht spielen ebenso eine Rolle wie Daten- und Umweltschutzrecht, Flurbereinigungs-, Post- und Eisenbahnrecht sowie das Recht der Enteignung.

Dementsprechend sind nicht nur Verwaltungs-, sondern auch Zivil- und Finanzgerichte mit der Entscheidung von Streitfällen befaßt. Ihre Urteile sind, soweit sie veröffentlicht werden, auf viele Fundstellen verstreut.

Die Entscheidungssammlung will allen, die mit Problemen der Erhaltung von

Denkmälern zu tun haben, durch eine Zusammenfassung wichtiger, zum Teil unveröffentlichter Urteile, Arbeit und Überblick erleichtern.

Die Herausgeber:

Dr. Wolfgang Eberl, Ltd. Ministerialrat a. D., Vorsitzender der Arbeitsgruppe Recht und Steuerfragen des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz;
Dr. Gerd-Ulrich Kapteina, Richter am Verwaltungsgericht Düsseldorf;
Dr. Rudolf Kleeberg, Dipl.-Kaufm., Wirtschaftsprüfer, Steuerberater in München;
Dr. Dieter Martin, Ltd. Akademischer Direktor an der Universität Bamberg.

Deutscher
Gemeindeverlag

Kohlhammer

Buchversandservice · 70549 Stuttgart · Tel. 07 11/78 63-2 80

24. Jahrgang

4/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Bernd Schäfers

Altstädtische Urbanität
Eine Lebensform auch in Zukunft?

Gerd Albers

Nachhaltige Stadtentwicklung
Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept?

Peter Franz

Was kann die Stadt heute noch leisten?
Zur Durchsetzbarkeit von Leitbildern

Detlef Karg

Altstadtdenkmalpflege
Flucht in die Vergangenheit?

Paul Vogels

Handel in der Stadt
Eine Utopie?

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahrszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und in Verbindung mit Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht, Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke herausgegeben von Otto Borst

Roder *Sauer* *Reinhold*

Gedruck
Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovesstraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12 - 32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

BERNHARD SCHÄFERS, Altstädtische Urbanität – Eine Lebensform auch in der Zukunft? Ihre Bausteine aus der Sicht eines Soziologen 273

GERD ALBERS, Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept? 283

PETER FRANZ, Was kann die Stadt heute noch leisten? Integration, urbane Regimes und die Durchsetzbarkeit von Leitbildern 294

DETLEF KARG, Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit? Anmerkungen eines Denkmalpflegers 312

PAUL VOGELS, Handel in der Stadt – Eine Utopie? 321

KLEINE BEITRÄGE

KARL-KLAUS WEBER, Gründungsdatum griechischer Kolonien im westlichen Mittelmeerraum. Ein Beitrag zur Chronologieproblematik 331

DIE AUTOREN 337

BESPRECHUNGEN

DIETER J. MEHLHORN (Hrsg.), Spaniens Städte. Kleine Geschichte des Städtebaus in Spanien von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert (*Achim Laleik*) 338

OLIVER KARNAU, Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876–1930 (*Dirk Schubert*) 339

DIETER KLEIN-MEYNEN / HENRIETTE MEYNEN / ALEXANDER KIERDORF, Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau (*Wilfried Krings*) 340

MARY CORBIN SIES / CHRISTOPHER SILVER (Hrsg.), Planning the Twentieth-Century American City (*Dirk Schubert*) 343

Bernhard Schäfers

Altstädtische Urbanität – Eine Lebensform auch in der Zukunft?

*Ihre »Bausteine« aus der Sicht des Soziologen**

1. Vormerkung und erste Ortsbestimmung altstädtischer Urbanität

Wenn nachfolgend von »Alter Stadt« die Rede ist, habe ich Schwierigkeiten in Bezug auf die größenmäßige Begrenzung. Zwar weiß ich, daß vor allem die Mittelstadt gemeint ist, wobei auch noch zugestanden wird, daß viele dieser Städte, die der Einwohnerzahl nach Großstädte sind, im Kern und in ihren städtischen Lebensformen weiterhin als Mittelstädte anzusehen sind wie zum Beispiel Trier oder Göttingen, Osnabrück, Münster oder Freiburg. Die Alte Stadt – ist das nicht auch der Kern von Halle, von Nürnberg und Bremen?

Nur in wenigen Großstädten hat die City-Entwicklung seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Alte Stadt völlig überlagert oder fast bedeutungslos gemacht; und nur wenige deutsche Städte sind wirkliche Neugründungen des Industriezeitalters. Die deutsche Stadtlandschaft und die Zentren der Alten Stadt entstanden im 13. und 14. Jahrhundert.¹ Mit anderen Worten: Wenn wir hier in Deutschland oder Mitteleuropa, unter Einschluß der Lombardei, Toscana, Umbrien, von Stadt sprechen, meinen wir immer auch die alte Stadt, den historischen Kern und seine Prägekräft durch die Zeiten und gesellschaftlichen »Figurationen« (N. Elias).

Zurück in die Gegenwart. Ich habe seit Beginn des deutsch-deutschen Einigungsprozesses in meinen Arbeiten zur Sozialstruktur Deutschlands darauf hingewiesen, was dieser Prozeß dem Genius Loci der alten deutschen Städte verdankt; sie waren eine entscheidende Stütze der Umstrukturierung, auch der Anteilnahme im Ausland: Weimar und Dresden, Leipzig und Potsdam, Rostock und Halle. Dabei ging es ja nicht nur um historische Bausubstanz, sondern um Formen der Repräsentation und des öffentlich-darstellenden Verhaltens – wie Hans Paul Bahrdt urbanes Verhalten umschrieb;² es ging um Lebensstil und seine auf Schritt und Tritt erfahrbaren Diffe-

* Schriftliche Fassung eines Vortrags, gehalten auf der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

¹ In seinen Beiträgen über hochmittelalterliche Städtebildung hat Heinz Stoob verdeutlicht, daß bis etwa 1250 die Städtezahl in Mitteleuropa bereits rund 1500 betrug; vgl. H. Stoob (Hrsg.), Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln 1979, S. 145.

² Vgl. H. P. Bahrdt, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1961.

renzierungen. Es ging um eine wiederzugewinnende städtische Lebensweise, die im Begriff »altstädtische Urbanität« zusammengefaßt sei.

In diesem Sinne hat die Möglichkeit zu altstädtischer Urbanität auch die politischen Systeme überdauert, trotz gegenteiliger Stadtentwicklungspolitik in der DDR, die mit dem Tilgen alles Bürgerlichen auch das Urbane auslöschte, einen Verhaltenstyp, der mit der Kultur der Stadt, vom Polis-Bürger über den *civis romanus* bis zum Patrizier des Mittelalters und der Neuzeit, aufs engste verknüpft ist.

Wegen dieser Kontinuität der in letzter Minute vor ihrem völligen Verfall geretteten alten Städte in der DDR kann man für die weitere Entwicklung Ribhegge zustimmen: »Über die Orientierung an den alten Städten ließe sich ein einseitig ›flächenstaatliches‹ Denken (›alte-neue Bundesländer‹) überwinden. Hier in den Städten spielt sich der allen gemeinsame Alltag einer Nation ab, der bei allen Unterschieden in den jeweiligen Lebensverhältnissen überall ähnlich ist, im Guten wie im Schlechten. Eine Nation ... lebt auch von gemeinsamen und konkurrierenden Vorstellungen, Wertungen und Fiktionen. Eben das macht ihre Urbanität aus.«³

2. Die Diskussion um Urbanität seit 1960

Es waren zwei Schriften/Autoren, auf die sich die seit 1960 im Begriff URBANITÄT fokussierte Diskussion und Kritik um Wiederaufbau und Entwicklung der Städte stützte: Edgar Salins Vortrag auf dem Deutschen Städtetag (1957) und Hans Paul Bahrds »Soziologische Überlegungen zum Städtebau« von 1961.⁴

Der Begriff Urbanität zielt auf städtische Lebensformen, für die zumindest folgende Voraussetzungen gegeben sein müssen:

- prägende Elemente in der Stadtstruktur, die als historisches Erbe anerkannt sind und ein identitätsstiftendes Band zwischen den Generationen und Bewohnern, Einheimischen und Zugereisten usw., sind. Dieses identitätsstiftende Band können wir auch das »kollektive Gedächtnis der Orte« nennen;⁵
- Straßen und Plätze, öffentliche und halböffentliche Räume, die urbanes Verhalten sowohl ermöglichen wie »erzwingen«;
- Menschen, die bereit und fähig sind, sich urban zu verhalten (an diesem Punkt setzte ja die bekannte Kritik von Richard Sennett an, der die Fähigkeit zum öffentlichen Verhalten, das ja auch ein spezifisch kultiviertes und zivilisiertes Verhalten ist, durch die »Barbarei der Intimität« verloren gegangen sah).⁶

³ W. Ribhegge, Die politische Kultur der Stadt. Zur historischen Rolle der deutschen Städte, in: Die alte Stadt 23 (1994), S. 148.

⁴ Vgl. E. Salin, Urbanität, in: Erneuerung unserer Städte, hrsg. vom Deutschen Städtetag, Köln 1960, S. 9–34 sowie H. P. Bahrds (s. A 2).

⁵ Vgl. M. Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Stuttgart 1967 (posthum; orig. frz. 1950).

⁶ Vgl. u. a. R. Sennett, Etwas ist faul in der Stadt, in: Die alte Stadt 23 (1996), S. 118–127.

Diese Qualitäten und Eigenschaften des Urbanen, sofern sie mit Kultur und Verhalten des Stadtbewohners zu tun haben, handelt Hans Bahrds aber nicht unter dem Begriff der Urbanität ab – von dem Salin im übrigen meinte, daß er definitiv einer vergangenen, alt-europäischen Lebensform angehöre –, sondern unter dem Begriff der Öffentlichkeit und des öffentlichen Verhaltens. Das ist nachdrücklich zu unterstützen, weil mir die Kategorie der Öffentlichkeit anschlussfähiger zu sein scheint als die der Urbanität. Urbanität ist als Begriff nicht aufzugeben; aber sie ist so etwas wie eine Resultante, auf differenzierten Formen öffentlicher und halböffentlicher Räume und zugehörigen Verhaltenstypen. In »Strukturwandel der Öffentlichkeit« hat Jürgen Habermas vor 35 Jahren gezeigt, daß es ganz konkrete Straßen und Plätze waren, auf denen die Bürger bewußt Öffentlichkeit herstellten und dem *ancien régime* entgegenstellten.

Öffentlichkeit und öffentliches Verhalten stehen bei Bahrds in einem dialektischen Spannungsverhältnis zur Privatheit. Öffentliches Verhalten ist immer auch darstellendes, repräsentatives Verhalten, es ist gekennzeichnet durch unvollständige Integration, aber auch durch die Beliebigkeit und die Distanz der sozialen Kontakte.⁷ Es ist richtig, diese Verhaltensweisen als urban zu beschreiben, ihr gehäuftes, auch räumlich konzentriertes Auftreten als Urbanität.

Das ist etwas anderes als die Ideologisierung des Begriffs Urbanität bald nach 1960. Zwar forderte bereits Bahrds in seinem Schlußkapitel der »Soziologischen Überlegungen zum Städtebau« die »Urbanisierung der Großstadt«, aber er war weit entfernt von der Ideologisierung des Begriffs, wie sie dann bald mit dem Motto »Urbanität durch Dichte« einsetzte.⁸ Denken wir an den Versuch in Heidelberg-Emmertsgrund, durch Dichte und Öffentlichkeit urbanes Leben in einer Neubausiedlung herzustellen (zunächst unter Beteiligung von Alexander Mitscherlich, der in »Unwirtlichkeit unserer Städte«, 1965, die Urbanität alter Städte zum Vorbild nahm).

3. Urbanität in der alten Stadt: Möglichkeiten und Gefährdungen

Auf den ersten Blick hat die alte Stadt günstige Voraussetzungen, Bewohnern und Fremden urbanes Verhalten abzuverlangen: Sie hat entsprechende Plätze und Räume, soziale und ökonomische Differenzierungen und Pluralitäten, die ohne ein »kleinstes gemeinsames Vielfaches« – wie urbanes Verhalten auch umschrieben werden könnte – nicht existenzfähig wären. Die Tugenden öffentlichen Verhaltens schließen Distanz und den Umgang mit dem Fremden ebenso ein wie das Erkennenkönnen und Akzeptieren von Differenz.

⁷ H. P. Bahrds (s. A 2), S. 53.

⁸ Vgl. H. Linde, Urbanität, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Bd. III, Hannover 1970.

Auf den zweiten Blick erscheint fraglich, wie unter den gegenwärtigen Bedingungen des demographischen, sozialen und ökonomischen Wandels, bei dem die Globalisierungsprozesse auch vor den restaurierten Stadtmauern der Alten Stadt nicht Halt machen, der *Genius Loci* als Voraussetzung urbanen Verhaltens bewahrt werden kann. Ich möchte nur zwei Punkte hervorheben: die Integrationsfähigkeit und Identitätsbehauptung unter der Bedingung des demographischen Wandels und die Entwicklung der Zentren.

Wie hervorgehoben, gehört der Umgang mit dem Fremden seit altersher auch zu den Grundformen urbanen Verhaltens. Aber der Anteil der Fremden darf, wie empirische Untersuchungen belegen, nicht zu hoch sein. Nach diesen Untersuchungen sollte der Ausländeranteil in Wohnvierteln ca. 20% nicht überschreiten, nur dann ist eine Segregation der Straße, der Nachbarschaft oder des Viertels zu verhindern und sind die Integrationsmöglichkeiten günstig.⁹ Nur unter diesen Voraussetzungen funktioniert die Etablierten-Außenseiter-Konstellation (Norbert Elias) und ist selbst ein Element des Urbanen, weil es nicht zu wechselseitigen Abschottungen und Segregationen kommt, sondern zu Austausch und partieller Aufgabe der Distanz.

Zum zweiten Punkt, der Zentrumsentwicklung, nur wenige Sätze. Kennzeichen der Alten Stadt war und ist ihr Zentrum. Der Zentrumsbegriff hat sich jedoch von seinem »Ort« gelöst und ist ubiquitär geworden; das »Einkaufszentrum« am Stadtrand ist ein Beispiel. Neuere »Zentren« sind monofunktional, also urbanen Strukturen und urbanem Verhalten entgegengesetzt. Über Änderungen wird noch zu sprechen sein.

4. »Bausteine« altstädtischer Urbanität

Ich werde über folgende »Bausteine« zum Erhalt altstädtischer Urbanität nicht sprechen, weil dies Gegenstand ausführlicher Erörterungen der letztjährigen Jahrestagung dieser Arbeitsgemeinschaft in Freiberg/Sachsen gewesen ist (Thema: Altstadt als Kernstadt):

- Erhalt der Nutzungsmischung;
- Erhalt innerstädtischer Wohnstandorte und Wohnqualität;
- Erhalt eines differenzierten Angebots an Handels- und Dienstleistungen;
- Erhalt denkmalgeschützter Objekte und deren neue, zeitgerechte Nutzungsmöglichkeiten;
- Erhalt öffentlicher Einrichtungen und von Kulturinstitutionen aller Art.

Das Fazit war, wie den Referaten entnommen werden kann, ermutigend. Aber es tauchte auch die Frage auf: Haben diese positiven Entwicklungen Bestand? Was wird

⁹ Vgl. die Untersuchung von G. Eichener, *Ausländer im Wohnbereich. Theoretische Modelle, empirische Analysen und politisch-praktische Maßnahmenvorschläge zur Eingliederung einer gesellschaftlichen Außenseitergruppe*, Regensburg 1988.

sein, wenn die »Sanierungspioniere in ihren modernisierten Wohnungen und die Betriebsinhaber in ihren erneuerten Läden alt« sind?¹⁰ Ich möchte einige Voraussetzungen altstädtischer Urbanität unter dem Gesichtspunkt der Veränderungen von Wandlungen der Sozialschicht, der Sozialisation, des Verhaltens und der Wertorientierungen, aber auch den Möglichkeiten von »Cyberpolis« benennen.

4.1. Neue soziale Lagen und Milieus als Bausteine der Stadtkultur und Urbanität

Der radikale Wandel der Arbeits-, Berufs- und Produktionsstrukturen in den letzten Jahrzehnten hat die alten Gewißheiten der Klassen- und Sozialschichten aufgelöst und völlig verändert; es waren dies ja auch Gewißheiten für Stadtstruktur und -entwicklung. Für den einzelnen Bürger wie für die Struktur der Stadtteile trat das Dauerhafte der Berufsstrukturen und Arbeitswelt in den Hintergrund. Zuletzt sind wohl die »typischen« Arbeiterviertel verschwunden oder im Verschwinden.

Aus soziologischer Sicht ist daher zunächst zu fragen: Welche Bürgerinnen und Bürger, welche sozialen Schichten und Milieus mit welchen Lebensstilen könnten die altstädtische Urbanität tragen oder weiterentwickeln? Leben wir nicht in einer bürgerlichen Gesellschaft ohne Bürger und macht nicht der Begriff »Bürgergesellschaft« just diese Differenz deutlich?

Ich möchte einige Gründe dafür anführen, daß die Voraussetzungen für neue Formen städtischer Urbanität nicht ungünstig sind. Zu den Voraussetzungen rechne ich die seit den 60er Jahren enorm gestiegene Verbreiterung des allgemeinen Bildungs- und Ausbildungsniveaus, die Prozesse der Individualisierung und die Herausbildung einer Informations- und Kommunikationsgesellschaft. Auch die völlige Veränderung der Familien- und Haushaltsstrukturen könnte als positiv im Hinblick auf städtische Urbanität gesehen werden. Rund 34% aller Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte; in Städten wie Hamburg oder Berlin machen sie um 50% aus, in manchen Stadtteilen zwei Drittel. Hier finden wir ja nicht nur Vereinsamte und alte Menschen, sondern auch Personen, die aufgrund der abnehmenden Verlässlichkeit lebenslang garantierter Berufspositionen und Bildungs- und Ausbildungsqualifikationen kreativ und flexibel sein müssen, innovativ auch im Erproben neuer Lebensstile. Hier ist an die »young urban people« (Yuppies) der 70er Jahre ebenso zu denken wie an die »Gentrifizierer« (die Aufwerter und Nobilitierer der umgestalteten Altbauviertel; von engl. *gentry*) seit den 80er Jahren. Die Individualisierung und Radikalisierung der Privatheit fordert, so könnten die Eingangsthese von Hans Paul Bahrdt variiert werden, dann auch als Pendant eine Intensivierung der öffentlichen und allgemein zugänglichen kulturellen Sphäre.

Veränderungen in der schichtspezifischen Zusammensetzung und Haushaltsstruktur der Bevölkerung müssen also keineswegs den Untergang der altstädtischen Kul-

¹⁰ Fragestellung von Johann Jessen, Univ. Stuttgart.

tur und Urbanität bedeuten. Wie oft haben sich seit Entwicklung des deutschen Städtewesens die Stadtgesellschaft und -kultur tragenden Bevölkerungsgruppen geändert? Warum sollte das heute nicht möglich sein? Idealisierungen nach rückwärts sind ohnehin nicht unproblematisch. Freiherr von Stein z. B. mußte das alles in allem ziemlich heruntergekommene deutsche Städtewesen und seinen Bürgergeist am Beginn des Industriezeitalters mühsam zu neuem Leben erwecken. Und für die Bürgerstadt noch Mitte des 19. Jahrhunderts, also noch vor ihrer Vergrößerung, ist festzuhalten, daß nur etwa 2–3% der Bevölkerung zu den urbanen Wirtschaftsbürgern zählten und wählen durften, weil sie Steuern zahlten. Das ist doch heute anders.

Die zweifellos großen Probleme durch die Schnelligkeit des sozialen und kulturellen Wandels unter Voraussetzungen einer Informations- und Kommunikationsgesellschaft werden sehr aktiv in neue Lebensformen umgestaltet, durch völlig neue soziale Schichten, die auch ohne Eigentum an städtischem Boden, ohne Gewerbe, ohne offiziellem Amt in der Stadt oder für die Stadt aktiv sind. Ich nenne als Stichworte: Bürgergesellschaft, bürgerschaftliches Engagement, Kommunitarismus. Als vor zwei Wochen in Stuttgart die Theodor-Heuss-Medaillen an Bürgergruppen in den Städten Hamburg, Halle, und Berlin vergeben wurden, sagte Frau Hamm-Brücher, die Vielzahl dieser neuen Initiativen habe überrascht, die Auswahl sei schwer gefallen. Warum sollte z. B. das in Stuttgart ausgezeichnete Hamburger »Spenden-Parlament« nicht auch als Baustein einer neuen Urbanität bezeichnet werden dürfen? Bereits im 2. Jahr seiner Existenz stand über eine Million DM zur Verfügung, aufgebracht aus Spenden der Bürger von zumindest 120 DM im Jahr, verbunden mit dem Recht, darüber in einer »Parlamentssitzung« (daher der Ausdruck »Spendenparlament«) in der Aula der Hamburger Universität im Hinblick auf eine Vielzahl von Projekten mitzubestimmen. Urbanität lebt von Öffentlichkeit und Engagement, von Zugänglichkeit für alle und Solidarität der Bürger.

4.2. Die »Erlebnisgesellschaft« als Baustein altstädtischer Urbanität?

Die Veränderung der Arbeits- und Berufswelt, die Entwicklung neuer Lebensstile – natürlich auch im Zusammenhang mit gestiegenen Möglichkeiten der Freizeit und der Mobilität –, die Prozesse der Individualisierung auf der Basis eines seit Mitte der 60er Jahre zu beobachtenden Wertwandels, die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationsgesellschaft und viele Faktoren mehr haben auch dazu geführt, daß die Konsumgewohnheiten differenzierter und anspruchsvoller geworden sind.¹¹ Da hier meines Erachtens wichtige Bausteine für die Tradierung altstädtischer Urbanität

¹¹ Vgl. u. a. H. Meulemann, Werte und Wertewandel. Zur Identität einer geteilten und wieder vereinten Nation, München 1996; H. Klages, Werte und Wertewandel, in: B. Schäfers / W. Zapf (Hrsg.), Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen 1997.

liegen, gehe ich auf Dimensionen des Wertwandels und der Erlebnisgesellschaft etwas ausführlicher ein.

Der Wertewandel wurde von Ronald Inglehart (1971) als »Silent Revolution« bezeichnet; er stehe letztlich hinter der Studentenrevolte (der »lauten Revolution«) und den seit Mitte der 60er Jahre sich lautstark artikulierenden Emanzipations-Bewegungen. Auf der Basis einer von Inglehart inspirierten Wertforschung kommt Helmut Klages zu einer Werte-Typologie, in der sich die Haupttypen zu einem Dreier-Schema systematisieren lassen: Pflicht und Akzeptanzwerte, Werte der hedonistisch-materialistischen Selbstentfaltung, Werte der idealistischen Selbstentfaltung. Ein genereller Trend sei seit Mitte der 60er Jahre von den traditionellen Pflicht- und Akzeptanzwerten in Richtung auf Selbstentfaltungswerte gegangen. Hier sei nur der Wertetypus der hedonistischen Materialisten herausgegriffen, weil er meines Erachtens für neue Formen urbanen Verhaltens prädestiniert ist. Dieser Typus ist insbesondere bei den jüngeren Menschen anzutreffen, 1993 ca. 17% der Gesamtbevölkerung umfassend. Sie haben die Fähigkeit zur mobilen Anpassung an die jeweilige Umgebung, sie lassen sich viel stärker vom Lustprinzip leiten, sie lieben das Spielerische und Unverbindliche, sie sind, wie Klages sagt, »kreative Wellenreiter im bewegten Meer der Unstetigkeiten, mit denen in der Ära der Globalisierung zu rechnen ist«.¹²

Ausgehend von empirischen Untersuchungen, vor allem unter Jugendlichen, sah der Bamberger Soziologe Gerhard Schulze diese Trends als so dominant an, daß er 1993 seine dickleibige Kultursoziologie unter dem Titel »Erlebnisgesellschaft« veröffentlichte. Einer der wenigen soziologischen Bestseller nach Ulrich Becks »Risikogesellschaft« von 1986 der letzten Jahre.¹³

Ich führe das hier an, weil die von Schulze herausgearbeiteten Verhaltenstypen auch als Träger einer neuen Urbanität interpretierbar sind. Alle fünf Milieus, die Schulze herausarbeitete, haben irgendwie Bezug zur städtischen Öffentlichkeit, zu neuen Formen des Konsums, der Selbstdarstellung, des gepflegten Hedonismus. Von den fünf Milieus seien hier nur das sog. »Niveaumilieu« der über 40jährigen mit höherer Bildung und leitenden Berufspositionen hervorgehoben, antiquitäten- und kunstbeflissen, Nachfahren der Hochkultur mit entsprechenden Neigungen zu urbanem Kunst- und Bildungsgenuß; dann die am stärksten vom Wertewandel erfaßten »Selbstverwirklichungsmilieus« der Jüngeren, der Post-Adoleszenten mit ihren Nischenkulturen, Wohngemeinschaften und z. T. neuen Lebensstilen und sozialen Netzwerken. Auch hier: eine gebildete, hellwache Schicht, mit zumeist höherer Bildung und integriert in die Kommunikationsmöglichkeiten und Arbeitsformen der Informationsgesellschaft.

¹² Vgl. ebda.

¹³ G. Schulze, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt / New York 1993.

Schulzes zentraler Satz heißt: »Das Leben schlechthin ist zum Erlebnisprojekt geworden.« Die Erlebnisorientierung sei, so Schulze, »die unmittelbarste Form der Suche nach Glück.«

Liegen hier die neuen Formen städtischer Lebensstile und altstädtischer Urbanität? Sind wir nicht auf dem Weg, die Kaufhäuser und Museen, die neuen Passagen und Malls, den zur Szenerie umgestalteten und für die Szenen der Jugendkulturen und sonstigen Subkulturen freigegebenen Straßenraum und öffentlichen Raum zur Erlebniswelt zu stilisieren? Müßte Urbanität unter diesen Voraussetzungen neu interpretiert werden und die Selbstdarstellung der individualisierten Personen, der sozialen Gruppen und Bewegungen, der neuen Stile und der Suche nach »fun« in den Mittelpunkt stellen? Es wäre wohl keine völlige Neu- und Uminterpretation, aber doch eine zeitspezifische Zuspitzung auf Verhaltensweisen der Erlebnisgesellschaft und der in ihr typischen Verhaltensstile. Eines ginge aber mit Sicherheit verloren: Kultiviertheit und Distanziertheit des Urbanen, die Nähe auf Distanz.

Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung hat diesem Thema unter dem Titel »Die Stadt als Erlebniswelt« (Heft 6/1996) ein Heft gewidmet, mit deutlichem Bezug auf Gerhard Schulzes »Erlebnisgesellschaft«. Das Heft will die Konsequenzen für die Stadtentwicklung sichtbar machen. Ich fasse einige Punkte zusammen:

- Stadtmarketing und Standortmarketing konzentrieren sich zunehmend auf den Erlebniswert der Stadt, den Erlebniswert ihrer Einkaufs- und Kulturzentren usw.;
- als Indikator für die Wirtschaftsförderung werde nunmehr auch die Zahl der erreichbaren Golfplätze angegeben;
- die Gentrifizierung von Quartieren (um diesen eingeführten, unglücklichen Begriff auch hier zu benutzen) wird als Lockmittel genannt;
- die Zentren auf der grünen Wiese werden in die Umgestaltungsprozesse einbezogen, mit Ausstellungen, Konzerten, Shows usw.

Natürlich könnte man sagen, daß das alles nicht so neu ist. Werner Durth hat in seinem bis heute wichtigen Beitrag über »Die Inszenierung der Alltagswelt« schon vor 20 Jahren auf entsprechende Trends hingewiesen;¹⁴ Siebel und Häußermann in ihrem gesellschaftskritischen Buch über die »Neue Urbanität« vor genau zehn Jahren.

Im genannten Heft der BfLR »Die Stadt als Erlebniswelt« gibt es einen Beitrag von Christine Weiske und Ute Hoffmann, die den Titel hintersinnig umwenden: »Die Erlebniswelt als Stadt. Über reale und digitale Städte.« Zwar heißt es zunächst, daß vom »unbändigen Erlebnisdrang des Publikums« eine Bedrohung der Stadt ausgehe. »Verwechselbarkeit, Flüchtigkeit und billige Oberflächlichkeit« seien die Gefahren, »die charaktervolle, einmalige, gediegene alte Städte angreifen«. Doch die Autorinnen vermelden auch Beruhigendes: die digitale Stadt, die virtuelle Stadt, die Stadt und Urba-

¹⁴ Vgl. W. Durth, Die inszenierte Alltagswelt. Zur Kritik der Stadtgestaltung, Braunschweig 1977.

nität im Cyberspace: das gibt es, aber das ist nicht ersetzend oder verdrängend, sondern komplementär. Die virtuelle Stadt als Experimentierfeld für die reale; die Surfer als neue Avantgarde einer dann real aufgesuchten städtischen Urbanität.

Da ist vom »elektronischen Flaneur« die Rede – jenem Typus des Urbaniten im 19. Jahrhundert, wie ihn Baudelaire darstellte und ihn Walter Benjamin, auf dem Hintergrund der Passagen als Kulissen für diese Form des darstellenden Verhaltens beschrieben hat. Da ist die Rede von »Cyber City« oder von »Virtual City«. Doch die Autorinnen versichern: »In solchen Metaphern schwingt nicht mehr der Zerfall urbaner Strukturen, sondern die Herausbildung einer »neuen Urbanität«. Verwiesen wird auf Amsterdam, die erste digitale Stadt im Netz – ein Riesenerfolg. Nun sind auch Bremen und Berlin als »digitale, virtuelle Städte« im Internet. In diesem gibt es ein weltweites Verzeichnis für Cybercafés. Doch, so die Autorinnen, diese seien ein sichtbares Zeichen für die Herausbildung von Zwischenzonen, zwischen Netz und realer Welt. Die Stadt gewinne mit ihnen an Kommunikativität, an Gelegenheiten für zwanglose Kontakte. »Die Erfahrung, gleichermaßen hier und dort zu sein, scheint neu und schafft eine ganz eigene Erlebniswelt.«¹⁵

Ich führe das auch deshalb aus, um vor neuen Verhaltensweisen und Wertorientierungen und Erlebniswelten nicht kulturkritisch und kulturpessimistisch zurückzuschrecken und den Untergang erlebter, traditionaler Urbanität zu beschwören. Im Gegenteil: Städte, Alte Städte und ihre Urbanität sind der Humus, auf dem dieses alles möglich und integrierbar ist.

5. »Neue Urbanität« und Gentrifizierung als Bollwerke der Urbanität?

Im zitierten Buch von Häußermann und Siebel über »Die neue Urbanität« (1987) wird darauf hingewiesen, daß die Inszenierung der Alltagswelt (Durth) für das neue urbane Leben (z. B. in Frankfurt) und die Entwicklungen zur Zweidrittel-Gesellschaft dazu geführt haben, daß von dieser neuen Urbanität immer mehr Menschen ausgeschlossen werden. Diese »Neue Urbanität« wird für die Ästhetik der kommerzialisierten Stadt zu einer »Bastion aufgebaut zum Schutz vor den benachteiligten Gruppen. Der öffentliche Raum verliere – so Gabriele Köhler – in den re-feudalisierten Städten seine Funktion der allgemeinen Zugänglichkeit; einige Bereiche der Innenstädte und die herausgeputzten Straßen und Plätze seien häufig »off limits« für die Marginalisierten und Außenseiter.¹⁶

Hierzu tragen zum Teil sicherlich auch bei die Prozesse der Gentrifizierung, die Besetzung interessanter, glänzend sanierter Altbausubstanz durch gut verdienende

¹⁵ Vgl. Chr. Weiske / U. Hoffmann, Die Erlebniswelt als Stadt. Über reale und digitale Städte, in: Informationen zur Raumentwicklung 6/1996.

¹⁶ G. Köhler, Neue Urbanität: Stadtplanung, Architektur und Ästhetik für die kommerzialisierte Stadt?, in: B. Schäfers / G. Wever (Hrsg.), Die Stadt in Deutschland. Soziale, politische und kulturelle Lebenswelt, Opladen 1996, S. 233–249.

Singles, die noch eine Generation zurück mit ihrer jungen Familie vor die Tore der Stadt gezogen wären.

Diese Entwicklungen sind sehr kritisch zu sehen und ja nicht nur im Hinblick auf Urbanität und Stadtentwicklung von Interesse. Zugestanden sei auch, daß die Möglichkeiten der Steuerung zwischen Gentrifizierung und Belassung eines sanierungsbedürftigen, älteren Wohnraumes für einkommensschwache Schichten einer schwierigen Gratwanderung gleichkommt, unabhängig davon, was die Instrumente der Stadtpolitik überhaupt an Einfluß ermöglichen.¹⁷

Festzuhalten bleibt: Altstädtische Urbanität wird von zwei Seiten aus gefährdet: durch ökonomisch und sozial bedingten Ausschluß immer größerer Bevölkerungsgruppen und durch hypertrophe Inszenierung einer hedonistischen Erlebnisgesellschaft.

6. Zusammenfassung

Eine spezifisch »altstädtische« Urbanität kann es nur insofern geben, wie Individuen und Sozialgruppen das bauliche und historische Ambiente zum »Baustein« ihrer Lebenswelt und Identität machen, und das »kollektive Gedächtnis der Orte« lebendig ist und tradiert wird. Das wird unter der gegenwärtigen Bedingung der schnellen Veränderung von Arbeits- und Berufsstrukturen und der Kreation neuer Lebensformen und Lebensstile zwar schwieriger, aber auch auf neue Art herausgefordert. Schwieriger, weil auch in den Alten Städten ein zügiger Wandel der Nutzungsarten von Gebäuden und Plätzen zu beobachten ist und weil die Kontinuität verbürgenden Faktoren kaum noch gegeben sind: familiär, beruflich, quartiers- und stadtteilspezifisch, nachbarschaftlich und kulturell. Eine bestimmte demographische Konstanz der Innenstadtbewohner ist wohl schon längere Zeit nicht mehr gegeben.

Gleichwohl sind Strukturwandlungen und Verhaltensweisen hervorzuheben, die im Hinblick auf Erhalt und Weiterentwicklung altstädtischer Urbanität positiv zu werten sind. Hierzu rechnen: Trotz hier und da gegenteiliger Belege sind das Verständnis und die Akzeptanz für Heterogenes und Fremdes größer geworden, gibt es eine Zunahme der Empathie und Toleranz und eine gestiegene Fähigkeit, sich neuen Arbeits- und Lebensbedingungen schnell anzupassen. Dafür bedarf es der Öffentlichkeit und des öffentlichen Raumes; in ihm wird erfahren, ob man noch »im Trend« ist und ob die individualisierten »Bastelbiographien« (U. Beck) noch anschlussfähig sind. Unter diesen Voraussetzungen und denen einer zeitlich, räumlich und inhaltlich stark segmentierten Arbeitswelt gibt es für die kleinteilige »altstädtische« Urbanität gute Chancen, sich zu behaupten. Sie ist der »Ort«, an dem das Fließende und das Fragmentarische – nach Baudelaire Kennzeichen der Moderne – erfahren und ausgehalten werden.

¹⁷ Vgl. J. Blasius, Neue Lebensstile und Wohnformen. Der Wandel von innenstadtnahen Wohngebieten infolge der Wiederaufwertung, in: B. Schäfers / G. Wewer (s. A 16), S. 183–200.

Gerd Albers

Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept?*

1. Zum Begriffsinhalt

Der Untertitel mag polemisch klingen, wenn man ihn im Sinne des »Entweder – oder«, des lateinischen »aut – aut« interpretiert. Aber ich verstehe ihn mehr im Sinne des »vel – vel«; beide Interpretationen sind möglich und haben etwas für sich, und das ist von einem so gängigen, um nicht zu sagen modischen Begriff auch kaum anders zu erwarten. Als solcher hat er in der Stadtplanung eine Reihe von Vorläufern, bei denen jeweils ein im Kern begründetes Anliegen vom Modetrend überlagert wurde: Gliederung und Auflockerung, Urbanität, Stadt als System: Schlüsselbegriffe der Stadtplanung – auf Zeit.

Heute ist Nachhaltigkeit in aller Munde. Die der Forstwirtschaft entlehnte Vokabel als Übersetzung von »sustainability« hat sich weitgehend durchgesetzt, zumal die Alternative »Zukunftsfähigkeit« nicht gerade ein sprachliches Juwel darstellt. Der »Brundtland-Bericht« von 1987 unter dem Titel »Our common future« definiert sie: Nachhaltige Entwicklung erfüllt die Bedürfnisse der Gegenwart, ohne die Fähigkeit künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu erfüllen. Solche Bedürfnisse sind zunächst häufig als rein ökologische, auf die physische Umwelt bezogene interpretiert worden, doch hat sich inzwischen die Auffassung durchgesetzt, daß soziale, wirtschaftliche und kulturelle Bedürfnisse mit einzubeziehen sind.

Daß dieser Gedanke langfristiger Verantwortung für die Stadtplanung nicht neu ist, erweist ein Zitat aus dem Jahre 1920: »Die ungeheure Verantwortung beruht eben darin, daß des Städtebauers Werk das Dauerhafteste im Gesamtleben der Nation ist. Er darf seine Pflichten den kommenden Geschlechtern gegenüber nie vergessen. Er muß den Mut haben, sich der »praktischen Leute« zu erwehren, die alles nach dem Augenblicksbedürfnis beurteilen. Er soll ihnen auf dem Grunde sorgsam Erwägens aufgebaute Darlegungen entgegenhalten, was die Bedürfnisse einer nahe und fernen Zukunft sein werden: er ist den Söhnen für die Kurzsichtigkeit der Väter verantwortlich.«

Das Zitat stammt nicht von einem jugendlichen Feuerkopf, sondern von dem damals siebzigjährigen Cornelius Gurlitt, dem ersten Präsidenten der zwei Jahre später gegründeten »Freien Deutschen Akademie des Städtebaues«. Allerdings erschienen

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

damals die räumlichen wie die natürlichen Ressourcen noch nicht bedroht oder gar erschöpft; erst ein halbes Jahrhundert später rief uns der »Club of Rome« die »Grenzen des Wachstums« nachdrücklich ins Bewußtsein.

Daß dieses Bewußtsein inzwischen auch auf der Ebene der Politik geschärft ist, sei an drei Beispielen belegt: an der 1994 in Aalborg beschlossenen Charta europäischer Städte zur Nachhaltigkeit, auf die noch zurückzukommen sein wird, an der Habitat-Konferenz in Istanbul 1996, bei der die nachhaltige Entwicklung das Kernthema darstellte, und an der Betonung der Nachhaltigkeit im neuen Entwurf zum Raumordnungsgesetz.

Haupt Hindernisse der Nachhaltigkeit sind einerseits die übermäßige Inanspruchnahme nicht nachwachsender Rohstoffe, die künftigen Generationen fehlen könnten, andererseits die Bedrohung der natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft durch die Produktionsweisen und die Abfallstoffe der heutigen Industriegesellschaft (auch wenn sie sich gern als postindustriell etikettiert). Verbrauchseinschränkung und Schadstoffvermeidung sind die nächstliegenden Antworten.

Für ein praktisches Handeln, das auf eine nachhaltige Entwicklung gerichtet ist, lassen sich drei wesentliche Ebenen erkennen:

- Die staatliche Ebene – von der Europäischen Union bis zur Landesregierung deutscher Provenienz. Sie ist für die Gesetzgebung zuständig; hier fallen die wesentlichen Entscheidungen für die Schaffung von Regelungen, die auf Nachhaltigkeit hinwirken oder zu ihr beitragen,
- die kommunale Ebene mit ihrer unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeit auf die Nutzung des Bodens – und damit auf die Sicherung von Freiflächen, auf die Verteilung der unterschiedlichen baulichen Nutzungen und auf ihre Verknüpfung durch Verkehrswege; hier besteht eine offenkundige Beziehung zur Nachhaltigkeitsproblematik,
- die Ebene der Einzelbauvorhaben, die in vielen Teilaspekten – wie Haustechnik, Energiebedarf, Wasserverbrauch – erhebliche Beiträge zur Nachhaltigkeit zu leisten vermögen; auch hier kann die Gemeinde gewiß anregend und fördernd tätig werden.

Für eine Arbeitsgemeinschaft von Städten liegt es nahe, sich vor allem der kommunalen Ebene zuzuwenden – und dies um so mehr, als in den letzten Jahren mehrfach Hinweise darauf gegeben wurden, auf welche Weise die räumliche Stadtentwicklung zur Nachhaltigkeit der Stadt beitragen könne. Mit ihnen werden wir uns also in erster Linie auseinandersetzen müssen.

2. Die Stadt als Nachhaltigkeitsproblem

Fragen wir zunächst, wie es um die Nachhaltigkeit der Stadt in der Menschheitsgeschichte bestellt ist. Alle nostalgischen Gefühle und schönen Legenden, nach denen

der Mensch früher im Einklang mit der Natur gelebt habe, können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Stadt seit Jahrtausenden ein Verbraucher natürlicher Ressourcen und ein Produzent von Umweltbelastungen ist – von der Cloaca maxima im antiken Rom über die von Färbern und Gerbern verschmutzten Stadtbäche mittelalterlicher Städte bis zu den Emissionen der Industriegebiete. Die Stadt war nie nachhaltig – immer hat sie ihre Abfallprodukte in die Luft, ins Wasser, in den Boden geschickt und sich auf deren Regenerationskräfte verlassen.

Das ist auch heute kaum anders. Der Großteil der rohstoffverzehrenden Produktion von Energie, Maschinen, Geräten vollzieht sich in der Stadt; der Schadstoffausstoß von Maschinen und Fahrzeugen kumuliert sich in der Stadt, wenn auch der hypertrophierte Überlandverkehr allzuviel dazu beiträgt. Damit stellt sich die Frage, ob und wie die Stadt so organisiert werden kann, daß Ressourcenverbrauch und Schadstoffausstoß minimiert werden – und im Rahmen meines Themas vor allem, welchen Beitrag die räumliche Planung dazu leisten kann. Auch wenn er, gemessen am Einfluß von Wirtschaftsform und Produktionstechnik, nur bescheiden sein wird, lohnt es sich, den Chancen und Grenzen planerischer Steuerungsmöglichkeit nachzuspüren – sei es, um der fatalistischen Meinung entgegenzuwirken, hier könne man ohnehin nichts erreichen, sei es auch, um überhöhte Hoffnungen auf einfache Rezepte und deren sicheren Erfolg zu dämpfen und der Realität anzunähern.

Zunächst ein Blick auf die Ressourcen: Die Stadt verbraucht Boden, den sie seiner natürlichen Vegetation entzieht und durch Bebauung unfruchtbar macht. Sie verbraucht Wasser – nicht nur durch den Konsum ihrer Bewohner und ihrer Produktionsstätten, sondern auch durch die Bodenversiegelung, die das Regenwasser nicht mehr versickern läßt, sondern in den nächsten Fluß ableitet und damit der Grundwasserbildung entzieht. Sie verbraucht Energie, zum weitaus größten Teil gewonnen aus nicht erneuerbaren, nicht in menschlich faßbaren Zeiträumen nachwachsenden Rohstoffen wie Erdöl und Kohle – für Produktionsvorgänge, für Heizung, für mechanisierten Verkehr. Alles das ist für ein städtisches Leben, wie wir es kennen und schätzen, offenbar unerläßlich. Soll Nachhaltigkeit also nicht nur ökologische, sondern auch soziale und wirtschaftliche Aspekte einbeziehen, so wird man solchen Verbrauch nicht vermeiden, sondern nur reduzieren können und dabei den Anteil an Energie aus regenerierbaren Quellen erhöhen müssen.

Einen zweiten Problemkomplex stellen die in der Stadt nicht verarbeitbaren, sondern ins Umland und in die Umwelt exportierten Abfallstoffe dar – die Haushalts- und Industrieabwässer, die Verbrennungsrückstände von Heiz- und Betriebsstoffen für Produktion und Verkehr, um nur die wichtigsten Kategorien zu nennen. Wohl ist es auf vielen Gebieten gelungen, durch verbesserte Technik die Belastungen von Luft und Wasser zu verringern, aber es bleiben Reste, die nicht wieder nutzbar zu machen sind.

In jedem Falle wird man sich der Nachhaltigkeit nur annähern können, wenn man

über die Stadt hinaus auch die Region in diese Überlegungen einbezieht. Ökologische Ausgleichsflächen, regionale Grünzüge, Wasserschutzgebiete gehören zum Instrumentarium, mit dem einige der Stadtprobleme aufgefangen werden können; Stoffkreisläufe lassen sich im regionalen Zusammenhang eher als in der Stadt bewerkstelligen. Wir werden auch auf dieses Thema noch einmal zurückkommen müssen.

3. Wege zur Annäherung an die nachhaltige Stadt

Natürlich gibt es inzwischen eine Fülle von Aussagen dazu, auf welche Weise die räumliche Entwicklung dem Ziel der Nachhaltigkeit dienen könne; die Literatur darüber ist kaum noch überschaubar. Ein Bericht der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung nennt als wichtige Handlungsfelder der Gemeinden eine haushälterische Bodenpolitik, eine stadtverträgliche Verkehrspolitik und eine städtische Umweltpolitik. Die ersten beiden Aspekte stehen in engem Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur, also der Verteilung von Bau- und Freiflächen einerseits, von Nutzungsbereichen innerhalb dieser Flächen andererseits, und ihr wird deshalb für die nachhaltige Entwicklung mit Recht besondere Bedeutung beigemessen. So umreißt die Neufassung der »Grundsätze der Raumordnung« im Rahmen der anstehenden Gesetzesnovellierung die entsprechenden Zielvorstellungen für die Siedlungsstruktur, wenn auch in sehr generellen Formulierungen (§ 2[2]): »Die dezentrale Siedlungsstruktur des Gesamttraums mit ihrer Vielfalt leistungsfähiger Zentren und Stadtregionen ist zu erhalten. Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren und auf ein System leistungsfähiger Zentraler Orte auszurichten. Der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen ist der Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen zu geben. (...) Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln. Verdichtete Räume sind als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte zu sichern. Die Siedlungsentwicklung ist durch Ausrichtung auf ein integriertes Verkehrssystem und die Sicherung von Freiräumen zu steuern. Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist (...) zu erhöhen. (...) Bei der Festlegung von Gebieten, in denen Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, ist der dadurch voraussichtlich ausgelöste Wohnbedarf zu berücksichtigen; dabei ist auch auf eine funktional sinnvolle Zuordnung dieser Gebiete zu den Wohngebieten hinzuwirken. (...) Die Siedlungsentwicklung ist durch Zuordnung und Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen so zu gestalten, daß zusätzlicher Verkehr vermieden wird.«

Das sind natürlich alles hehre Grundsätze, gegen die niemand etwas sagen würde, aber es bleiben – wie man hierzulande sagt – »Sprüche«, wenn nicht außer den erforderlichen Durchsetzungsinstrumenten auch der konkrete politische Wille zu deren Einsatz gegeben ist – einem Einsatz, der in manchen Fällen nicht nur unpopulär, sondern auch den neuerdings so sehr geschätzten Marktkräften zuwiderlaufend wäre. Ähnliches gilt für das Modell der anzustrebenden Siedlungsstruktur, das eine vom

Bundesbauministerium eingesetzte Kommission im Jahre 1993 unter dem Titel »Stadt 2000« veröffentlicht hat:

»Die künftige Siedlungsentwicklung muß in Formen erfolgen, die den Mobilitätsbedarf verringern. Dieses Ziel erfordert eine Stärkung hochverdichteter, durchmischter Stadtbereiche, insbesondere in den Kernen von Städten und Stadtteilen. Es erfordert u. a. eine Stärkung von Zentren in den Umlandgemeinden. Größere Wohngebiete sollten gleichzeitig in das öffentliche Personennahverkehrssystem eingebunden werden. Die Erweiterung von Stadtregionen muß Hand in Hand mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs gehen, damit die einzelnen Siedlungsschwerpunkte nicht nur durch leistungsfähige Straßen, sondern auch durch schienengebunde Verkehrsmittel verknüpft sind. Es muß ein polyzentrisches System mit jeweils verdichteten, durchmischten Siedlungskernen entstehen, bei dem natürlich die historischen Stadtkerne ein deutliches Übergewicht behalten. Eine hohe Mischung kann das Verkehrssystem entlasten.«

Durchmischt und verdichtet – oder hochverdichtet – tauchen in diesem kurzen Text zweimal auf, sind also offenbar die Schlüsselbegriffe, zusammen mit dem polyzentrischen System – einer Modellvorstellung, die in verschiedenen Formen, vor allem als »dezentrale Konzentration« bereits auf eine gewisse Tradition im Planungsvokabular zurückblicken kann. Es geht aus vom Grundkonzept eines gestuften Zentrensystems, mit dem die Versorgung der Bewohner mit Gütern und Dienstleistungen in jeweils möglichst geringer Entfernung gesichert werden soll; Verdichtung um die Zentren herum soll diese für möglichst viele Bewohner leicht erreichbar machen. Hinzu kommt die Wunschvorstellung, die dezentralen Subzentren nicht nur als Versorgungskerne zu nutzen, sondern um sie herum einen weitgehend in sich geschlossenen Arbeitsmarkt zu entwickeln und damit eine »Stadt der kurzen Wege« zu gewinnen, die dem Ziel der Nachhaltigkeit in hohem Maße gerecht würde.

Nun ist die »Stadt der kurzen Wege« – wenn auch nicht unter dieser griffigen Bezeichnung, die eben jenem Bericht »Stadt 2000« entstammt – ein alter Traum der Stadtplanung: von der »Gartenstadt« mit ihren 30 000 Einwohnern über die »Trabantenstadt« mit eigenen Arbeitsstätten bis zu den Gliederungsmodellen der Nachkriegszeit mit ihrer auf optimale Versorgung gerichteten Zentrenhierarchie. Aber er hat sich nie verwirklichen lassen; die Dynamik der sich erweiternden und sich differenzierenden Arbeitsmärkte und die Verbesserung der Wohnverhältnisse durch Auflockerung der Bebauung führten zwangsläufig zu längeren Wegen. Die naive Vermutung, daran sei ausschließlich die Stadtplanung schuld, die sich der »Charta von Athen« und der »Gliederung und Auflockerung« verschrieben habe, führte dann zur Gegenthese, man müsse nur die Nutzungen in der Stadt wieder stärker mischen und zugleich verdichten, dann werde bald jedermann nahe seiner Arbeitsstätte wohnen und zugleich in der Nähe einkaufen können. Zwar hat die Wirklichkeit diese Erwartungen nicht bestätigt, doch werden offenbar allenthalben segensreiche Wirkungen

von Verdichtung und Nutzungsmischung auf die Nachhaltigkeit der Stadt erhofft. Deshalb sei dieser Frage etwas genauer nachgegangen.

4. Verdichtung und Nutzungsmischung

Daß Verdichtung als ein Schlüssel zur ökologisch nachhaltigen Stadt gilt, ist einleuchtend: einerseits weniger Baulandbeanspruchung und damit weniger »Verbrauch« von Boden und Landschaft, andererseits weniger Energieaufwand vor allem für den Verkehr dank kürzerer Wege sind die erwarteten Vorzüge. Aber Verdichtung hat auch ihre Probleme, wie aus der im vorigen Jahr dem BMBau vorgelegten und von ihm veröffentlichten Forschungsarbeit der »empirica« hervorgeht, betitelt »Dezentrale Konzentration – Neue Perspektiven der Siedlungsentwicklung in den Stadtregionen«. Hier wird auf die sehr unterschiedliche Nachfragestruktur auf dem Wohnungsmarkt und die daraus erwachsenden Grenzen der Verdichtung hingewiesen. »Die Analyse zeigt sehr deutlich (vor allem an den Beispielen München und Frankfurt), wie durch regionalplanerisch gewollte Angebotsknappheiten Hochpreiszonen erzeugt werden, in denen dann Anleger und Investoren mit Hilfe von Steuerförderung Wohnungsbauprojekte erstellen, die an den Präferenzen der Nachfrager vorbeigehen (Stichworte: zu dicht und zu teuer).«

Zudem gelten die Beispiele hochverdichteter Zentren aus den sechziger und frühen siebziger Jahren nach meinem Eindruck heute keineswegs als vorbildlich; sie zeigen übrigens auch, daß sich hohe Verdichtung und Nutzungsmischung kaum auf der traditionellen Parzellenstruktur erreichen lassen – die viele gern erhalten wissen möchten –, sondern meist den großmaßstäblichen »Maßnahmeträger« voraussetzen. Zudem führen sie in aller Regel zur vollständigen Bodenversiegelung, und gewiß gibt es auch einen direkten Zusammenhang zwischen der Dichte der Bebauung und dem Streben, ihr in der freien Zeit zu entfliehen und damit erhöhte Mobilität und Umweltbelastung herbeizuführen. Das alles sind Argumente dafür, mit dem Begriff etwas differenzierter umzugehen und außer der erstrebten Wirkung auch die unbeabsichtigten Nebenwirkungen ins Auge zu fassen, an denen schon manches Planungskonzept gescheitert ist. »Verdichtung und Wahrheit« wäre vielleicht ein gutes Thema für einen Kongress oder zumindest für das, was neudeutsch »Workshop« heißt.

Auch der zweite Schlüsselbegriff, die Mischung, hat seine Probleme. Gelegentlich wird die These vertreten, man brauche nur alle Nutzungsvorschriften aufzuheben, dann werde sich die wünschenswerte lebendige Mischung schon von selbst einstellen. Das scheint mir ganz abwegig; die meisten ökonomischen Mechanismen wie auch viele individuelle Erwägungen zur Standortwahl wirken eher auf Trennung als auf Mischung hin, von Immissionsschutzvorschriften ganz zu schweigen. Eine wirklich funktionsfähige Nutzungsmischung setzt das Bestehen gut durchdachter und gesicherter Rahmenbedingungen voraus; sie dürfte also eher mehr als weniger Planung

erfordern. Aber auch wenn sie gelingt, bedeutet das nicht, daß die in solchen Gebieten Arbeitenden auch dort wohnen, denn die Nähe zur Arbeitsstätte, die ja in einer dynamischen Wirtschaft auch nicht langfristig gleichzubleiben pflegt, hat bei der Wohnplatzwahl in der Regel nicht den höchsten Stellenwert. Zudem reicht der Einzugsbereich schon eines mittelstädtischen Arbeitsmarktes weit über die Fuß- oder Radwegentfernung hinaus, und nach den gegenwärtigen Erkenntnissen wird die Telearbeit wenig zur Verkehrsverminderung beitragen. Hinzu kommt, daß der Anteil des Berufsverkehrs am motorisierten Individualverkehr inzwischen vom Freizeitverkehr überholt ist, dem mit Nutzungsmischung kaum beizukommen ist. So erinnert das Schlagwort von der »Stadt der kurzen Wege« ein wenig an das sprichwörtliche Pfeifen im Wald, mit dem man sich in einer Situation Mut macht, die man in Wahrheit nicht beherrscht.

Dabei möchte ich nicht mißverstanden werden: Natürlich ist es sinnvoll, die Siedlungsflächen zu begrenzen und die auf das Privatauto angewiesene Mobilität zu beschränken, und damit läßt sich auch in gewissem Maße negativen ökologischen Entwicklungen entgegenwirken. Aber man soll nicht meinen, hier gäbe es ein sicheres Rezept, bei dessen Befolgung sich alle Probleme auflösen ließen.

5. Strategien zugunsten der Nachhaltigkeit – auch für die Alte Stadt

Mit der Unterzeichnung einer »europäischen Städtecharta zur Nachhaltigkeit« – 1994 in Aalborg – haben sich zahlreiche Städte, vermutlich auch Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft, zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung verpflichtet. Auch hier werden Flächennutzungsplanung und Verkehrspolitik mit den Themen der Mischung und Verdichtung angesprochen; zu dieser wird allerdings angemerkt, dabei solle der »menschliche Maßstab der Bebauung« gewahrt werden. Zudem heißt es: »Die Grenzen für die wirtschaftliche Entwicklung werden durch das natürliche Kapital gesetzt, wie Luft, Boden, Wasser und Wald. Wir müssen deshalb in dieses Kapital investieren.« Solche Investitionen sollen sich auf Erhaltung und Vermehrung des natürlichen Kapitals, auf die Reduzierung des gegenwärtigen Ausbeutungsniveaus und auf Energieersparnis beziehen.

Unter der Überschrift »Örtliche Strategien zugunsten der Nachhaltigkeit« wird zusammenfassend postuliert: »Die Stadt ist einerseits die größte Einheit, die in der Lage ist, die vielen baulichen, sozialen, wirtschaftlichen, politischen und umweltbezogenen Ungleichgewichte anzugehen, die unserer modernen Welt schaden, und andererseits die unterste Ebene, auf der die Probleme sinnvoll gelöst werden können – in integrierter, ganzheitlicher und nachhaltiger Weise.« Etwas versteckt wird später eingeräumt, daß es dazu auch der Region bedürfen könne. Der Absatz schließt: »Da alle Städte verschieden sind, müssen wir individuelle Wege zur Nachhaltigkeit finden. Wir werden die Grundsätze der Nachhaltigkeit in unsere Politik einbeziehen und die je-

weiligen Stärken unserer Städte zur Grundlage der örtlich angemessenen Strategien machen.«

1996 hielt diese Städtegruppe einen zweiten Kongress in Lissabon ab und verabschiedete eine Grundsatzerklärung »From Charter to Action«. In ihr wird die Bedeutung der »Local Agenda 21«, also der Aufstellung eines langfristigen Handlungskonzepts zur nachhaltigen Entwicklung entsprechend den Empfehlungen der Weltklimakonferenz von Rio de Janeiro betont und eine Reihe von Programmpunkten aufgestellt, die allerdings wiederum sehr allgemein gefaßt sind, etwa: »Wir werden ein systematisches Vorgehen planen, das von der Analyse zum Handeln führt« oder: »Wir werden Programme entwickeln, um die Fragen der nachhaltigen Entwicklung verstärkt ins Bewußtsein von Bürgern, Interessengruppen, Politikern und kommunalen Verwaltungsbeamten zu rufen.«

Auch wenn das noch nicht unbedingt nach unmittelbarer Aktionsnähe klingt, ist festzustellen, daß in einer ganzen Reihe von Städten sehr ernsthafte Ansätze zu einer Planungs- und Umweltpolitik bestehen, mit denen die Nachhaltigkeit gefördert werden soll. Die März-Ausgabe 1997 der SRL-Zeitschrift »Planer(in)« bringt dafür eine Anzahl interessanter Beispiele aus deutschen Städten, läßt aber auch die Grenzen der Wirksamkeit solcher Politik erkennen. Haushälterische Neuausweisung von Bauland, Nutzung von Brachflächen, Bemühungen um Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs und Konzepte zur Energieeinsparung stehen dabei im Vordergrund.

Zugleich bestätigt sich dabei die Aussage der Charta von Aalborg, daß es offenkundig keine Patentrezepte, keinen »Königsweg« zur nachhaltigen Stadt gibt, daß man sich vielmehr jeweils mit den besonderen Problemen des einzelnen Planungsraumes auseinandersetzen muß. Dabei bestehen natürlich gewisse Analogien zwischen Städten eines ähnlichen Typus, und so liegt die Frage nahe, was das alles konkret für die Praxis der Planung in jener »Alten Stadt« bedeuten könne, die uns besonders am Herzen liegt.

Gewiß gibt es auch hier noch eine erhebliche Bandbreite, wie sich aus der Liste der Mitgliedsstädte leicht ablesen läßt, aber in aller Regel haben wir es mit einer »Mittelstadt« zwischen 20 000 und 100 000 Einwohnern zu tun. Weil die große Welle des Stadtwachstums und des Strukturwandels zur Industriegesellschaft sie nicht völlig überspült und verändert hat, weist sie noch einen weitgehend historisch geprägten Stadtkern auf, gekennzeichnet durch eine relativ hohe bauliche Dichte, eine kleinteilige Parzellenstruktur und eine Nutzungsmischung mit einem meist beträchtlichen Wohnanteil. Alles das sind jene Eigenschaften, die im heutigen Verständnis der Nachhaltigkeit als positiv gelten: hohe Dichte, Nutzungsmischung, also kurze Wege.

Allerdings ist in den meisten Fällen dieser Kern von relativ weitläufig angelegten Wohn- oder auch Gewerbegebieten umgeben, die zwar zu längeren Wegen führen, aber noch keine Tragfähigkeit für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr schaf-

fen. Und häufig ist die Alte Stadt auch regionales Subzentrum und damit Standort eines Arbeitsmarktes, dessen Einzugsbereich weit über die Stadtgrenzen hinausreicht und ebenfalls kaum je gut durch öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist.

Das alles zehrt an dem vorher gelobten »Nachhaltigkeitsbonus« der Alten Stadt gegenüber der Großstadt und kann ihn leicht auf Null reduzieren. Hinzu kommen in unserer Zeit weitere strukturelle Veränderungen der Wirtschaft, die den innerstädtischen Einzelhandel aushöhlen: parkplatzreiche Supermärkte am Stadtrand oder im Umland oder auch großmaßstäbliche Veränderungen der Parzellenstruktur. Hier ist in jedem Einzelfall kritische Aufmerksamkeit geboten; das Dilemma zwischen Stärkung oder zumindest Erhaltung der Wirtschaftskraft und der Abwehr struktureller Einbrüche ist nahezu unausweichlich.

Um so wichtiger ist es, sich der sozialen und kulturellen Komponenten der Nachhaltigkeit zu erinnern; es gehört zu unserer Verantwortung gegenüber künftigen Generationen, daß wir ihnen auch die Zeugnisse ihrer kulturellen Herkunft, die Anhaltspunkte für das »kollektive Gedächtnis«, wie sie die Stadt – vor allem die »alte Stadt« – bietet, bewahren und weitergeben. Das wird nicht immer ohne Veränderungen möglich sein – auch unsere Zeit wird den Nachgeborenen ja einmal als »geschichtlich« erscheinen und mit ihren Spuren zum Erbe gehören, aber man sollte ihr nicht nachsagen können, sie habe bedeutende Zeugnisse der Geschichtlichkeit aus Gleichgültigkeit oder kurzfristigem Zweckdenken verfälscht oder gelöscht.

6. Zum Instrumentarium nachhaltiger Entwicklung

Nicht minder wichtig als die Frage nach den Merkmalen einer »nachhaltigen« Stadtstruktur ist natürlich die nach den Instrumenten zu ihrer Verwirklichung – oder genauer: zur Annäherung an sie. Dabei sind die hoheitlichen Mittel der Bauleitplanung ebenso begrenzt tauglich wie die anderen Instrumente kommunaler Politik. Gewiß kann die Planung Flächenangebote von gut einander zugeordneten Wohn-, Arbeits- und Geschäftsbereichen machen, vielleicht sogar in einer Großstadt »kurzwegige« Teilbereiche mit eigenen Arbeitsmärkten abzugrenzen versuchen – aber daß sie von denjenigen Betrieben und Personen angenommen werden, an die man dabei gedacht hat, läßt sich unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen mit kommunalen Mitteln nicht sichern.

Dazu bedürfte es vielmehr des Bundes- oder Landesgesetzgebers; nur er könnte jenen Abbau der Mobilitätssubventionierung vornehmen, von dem eine Förderung der »Stadt der kurzen Wege« erwartet wird. Dazu gehört beispielsweise eine massive Verteuerung des Individualverkehrs über erhöhte Treibstoffkosten ebenso wie die Erhebung von zeitlich und räumlich gestaffelten Straßenbenutzungsgebühren für fahrende und stehende Fahrzeuge. Hinzu könnte die Umkehrung der bisherigen Kilometerpauschale durch einen Steuerbonus für das Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes kom-

men; bis zur Horrorvision einer »Wohnstandortgenehmigung«, die in Abhängigkeit von der Nähe zum Arbeitsplatz zu erteilen wäre, will ich aber der Phantasie doch keinen Spielraum geben – zumal schon die genannten Maßnahmen schwer genug durchsetzbar erscheinen.

Vieles, was auf der Ebene der Stadt nicht erreichbar ist, könnte gewiß durch eine regionale Entwicklungsplanung zumindest erleichtert werden. Die Verwirklichung des erwähnten polyzentrischen Siedlungssystems mit abgestuften Dichten und differenzierten Nutzungen wie auch viele andere ökologische Anliegen lassen sich sinnvoll nur auf der Ebene der Region bewältigen, die heute im Grunde die am schwächsten ausgestattete Planungseinheit ist, aber künftig ein größeres Gewicht in der Planungshierarchie erhalten muß. Folgt man dem in der Europäischen Union anerkannten Subsidiaritätsprinzip, so wird man in der Region nicht eine Untergliederung des Staates, sondern einen Bereich eigenständiger Entscheidungskompetenz sehen – wenn auch gewiß an die Ziele der Raumordnung gebunden. Das spricht natürlich für die kommunal verfaßte Region, und die Stuttgarter Region mit ihrem Regionalparlament bietet dafür ein interessantes und, wie mir scheint, wegweisendes Beispiel. Meine in Bayern gewonnenen Eindrücke gehen allerdings dahin, daß die Region auch einer stärkeren Spitze bedarf, als sie der wechselnde Vorsitz von Oberbürgermeistern oder Landräten mit ihrer zwangsläufig gespaltenen Loyalität darstellt – vielleicht eines hauptamtlichen »Regionshauptmanns« oder wie immer man ihn nennen mag, der sich damit auch für bedeutendere politische Aufgaben profilieren könnte.

Das ist nur scheinbar eine Abschweifung vom Thema, denn die Durchsetzungskraft regionaler Konzepte hängt mit den Entscheidungsstrukturen auf regionaler Ebene eng zusammen. Ein Konzept der »dezentralen Konzentration« läßt sich nur durchsetzen, wenn man die Entwicklungschancen für die Gemeinden in der Region ungleich verteilt – und das ist nun einmal keine angenehme Aufgabe. Da sie aber geleistet werden muß, sollte man darüber nachdenken, welche politische und organisatorische Struktur ihr am ehesten gewachsen ist.

Die Frage liegt nahe, ob neben der Novellierung des Raumordnungsgesetzes auch die des Baugesetzbuches eine auf Nachhaltigkeit gerichtete Planung im Blickfeld hat. Sie wurde bekanntlich ausgelöst durch das Bedürfnis, für eine Reihe befristeter Bestimmungen dauerhafte und bundeseinheitliche Regelungen zu finden. Gewiß hat man versucht, bei dieser Gelegenheit den anstehenden Änderungsbedarf zu sichten und eine Anzahl neuer Regelungen auf Gebieten zu treffen, auf denen sich Probleme gezeigt hatten – so in der Harmonisierung mit dem Naturschutzrecht. Die inzwischen aufgegebene Änderung der Baunutzungsverordnung hätte eher optische als sachliche Bedeutung gehabt; einen deutlichen Gewinn sehe ich indessen in der Wiederaufnahme der 1986 entfallenen Städtebauförderung ins Gesetzbuch; sie unterstreicht die Bedeutung dieser Aufgabe auch für den Bund.

7. Schlußbetrachtung

Fassen wir zusammen: Allgemein anwendbare Rezepte und Modelle der nachhaltigen Stadt gibt es offenbar nicht; sie sind auch nicht zu erwarten. Es geht in jedem Falle um situationsbezogene Kleinarbeit. Damit komme ich zurück zur Antwort auf meine Themenfrage und erinnere daran, daß das »oder« als das »vel – vel« der gleichzeitigen Möglichkeiten verstanden werden soll. Lippenbekenntnis und Handlungskonzept – beides trifft in gewissen Grenzen zu. Einerseits ist Nachhaltigkeit ein dem Zeitgeist entsprechender Begriff, ohne den kaum eine Aussage zur Stadtplanung auskommen kann. Auch wenn deren Bezug zur Realität nicht immer erkennbar sein mag, so hat sie als Beiträge zur Bewußtseinsbildung doch ihren Wert. Andererseits gibt es wenn auch gewiß kein geschlossenes Handlungskonzept, so doch – wie ich versucht habe darzustellen – eine Reihe von Handlungsansätzen, mit denen man die Nachhaltigkeit unserer Städte und Stadtregionen fördern kann. Sie gilt es für die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu klären, zu verfolgen und weiterzuentwickeln.

Denn im Grunde geht es bei alledem um mehr als bei den eingangs genannten zeitbedingten städtebaulichen Modebegriffen. Es geht um das langfristige Überleben. Allerdings tut sich eine marktorientierte Gesellschaft mit der Langfristigkeit schwer; dem bedeutenden Ökonomen John Maynard Keynes wird die Einsicht zugeschrieben: »In the long run we are all dead.« Deshalb kann man sich wohl nicht auf das spontane Entstehen des nachhaltigkeitsbewußten Menschen verlassen, wie ihn manche Heilsbotschaften verkünden, indem sie radikale Verhaltensänderungen im Umgang mit der Energie oder dem Automobil voraussetzen. Die Anzeichen für eine Bereitschaft zu solchen Änderungen scheinen mir noch recht vereinzelt.

Allerdings soll damit keineswegs ausgeschlossen werden, daß einmal der Druck des Leidens an den Umweltmängeln stark genug werden könnte, um solche Verhaltensänderungen zu erzwingen. Aber – um die eingangs gemachte Bemerkung wieder aufzunehmen – den Kern der Nachhaltigkeitsprobleme macht nicht die räumliche Ordnung aus, so daß von dieser auch keine wirkliche Lösung erwartet werden kann. Dieser Kern liegt vielmehr in den Verhaltensmustern der heutigen Konsum-, Wegwerf- und Gewinnmaximierungsgesellschaft; bei ihnen vor allem muß ein Umdenken ansetzen. Ein evangelisches Gemeindehaus als Tagungsstätte ist ein sehr geeigneter Ort, daran zu erinnern, daß wir alle einen solchen Appell zum Umdenken aus dem Neuen Testament kennen: Im griechischen Text heißt er »Metanoie« – eben: Denkt um. Luther hat ihn übersetzt mit »Tut Buße«. Aber das ist ein Thema für eine andere Tagung.

Peter Franz

Was kann die Stadt heute noch leisten?

Integration, urbane Regimes und die Durchsetzbarkeit von Leitbildern

1. Einleitung

Die Erwartungen von Bundespolitikern im Jahr 1990 von zukünftigen »blühenden Landschaften« in Ostdeutschland schlossen auch Hoffnungen auf den Wandel der vernachlässigten »grauen Stadt der DDR«¹ mit ein. Auf der Basis des Engagements von Investoren und Handelsfirmen sollte ein Wiederaufbauschub nach westdeutschem Muster und ein entsprechender Rückgewinn der Städte an kommerzieller und kommunikativer Zentralität möglich werden.² Nachdem seit der Vereinigung sechs Jahre verstrichen sind, ist erkennbar, daß es zwar zu einem solchen Wieder- und Neuaufbauschub gekommen ist, daß aber hiervon in erster Linie der Stadtrand und die Umlandkommunen profitiert haben und die Innenstädte im Vergleich dazu zurückgeblieben sind.³ Angesichts der Vehemenz und Durchgängigkeit dieser Entwicklung sieht man sich vor die Frage gestellt, ob hierfür spezifische vereinigungsbedingte Faktoren verantwortlich waren – mit deren nachlassender Wirksamkeit wieder die zentrumsorientierten Expansionsimpulse an Kraft gewinnen müßten – oder ob hier unversehens und unverhüllt ein Trend sichtbar geworden ist, der die künftige Entwicklung *aller* deutschen Stadtregionen dauerhaft prägen wird.

Bemerkenswert erscheint hierbei der Umstand, daß sich dieser Entwicklungstrend durchgesetzt hat, obwohl nahezu alle politisch Verantwortlichen auf Stadt-, Landes- und Bundesebene das Leitbild der belebten Innenstadt propagieren und z. T. in Raumordnungs- und Landesentwicklungsprogrammen auch festgeschrieben haben.⁴

¹ P. Marcuse, Die Zukunft der »sozialistischen« Städte, in: Berliner Journal für Soziologie 1 (1991), S. 203ff.

² B. Flierl, Stadtgestaltung in der ehemaligen DDR als Staatspolitik, in: P. Marcuse / F. Staufenbiel (Hrsg.), Wohnen und Stadtpolitik im Umbruch, Berlin 1991.

³ Vgl. R. Junker / S. Kruse, Auf der Suche nach dem verlorenen Leitbild. Innenstadtentwicklung in Nordhausen, in: RaumPlanung 70 (1995), S. 201–206; H. Güttler et al., Großflächige Einzelhandelseinrichtungen in den neuen Bundesländern, Bonn 1995 (= Arbeitspapiere der BfLR, Nr. 7, Materialienband); P. Franz et al., Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen. Ostdeutsche Innenstädte zwischen erfolgreicher Revitalisierung und drohendem Verfall, Berlin 1996; J. Friedrichs, Die Entwicklung der Innenstädte: Chemnitz, Erfurt und Leipzig, in: W. Strubelt et al. (Hrsg.), Städte und Regionen, Opladen 1996 (= Berichte zum sozialen und politischen Wandel in Ostdeutschland, Bd. 5).

⁴ Vgl. exemplarisch dazu die erst 1996 verabschiedete Entschließung »Innenstädte als Einzelhandelsstandorte erhalten« vom 29.3./21.6.1996. ARGEBAU / Ministerkonferenz für Raumordnung,

Angesichts dieser Diskrepanz zwischen Soll- und Ist-Zustand stellt sich die Frage, ob den Kommunalpolitikern und Stadtplanern, die das Leitbild der belebten Innenstadt verfolgen, nicht ein ähnlicher Realitätsverlust droht wie Drogenpolitikern, die sich in ihren Gesetzesvorlagen am Ideal einer drogenfreien Gesellschaft orientieren. Dies bedeutet nicht, daß das Leitbild von einer Innenstadt als dem zentralen Ort für eine Vielzahl von Funktionen wie Handel, Kultur, Freizeit, Dienstleistungen, Arbeiten und Wohnen nicht mehr aktuell wäre: Als Touristen schleppen wir es ständig als »mentales Gepäck« mit uns herum und sortieren die Sehenswürdigkeit von Städten nach diesem Kriterium. Wir leben gern in einer Stadt mit einem vitalen Zentrum – ob wir das Zentrum unserer eigenen Wohngemeinde auch entsprechend nutzen, steht auf einem anderen Blatt. In den USA mehren sich neuerdings die Anzeichen, daß die großen Ballungsräume nach Jahrzehnten kontinuierlicher Verluste einen ökonomischen Bedeutungsgewinn verbuchen,⁵ der bisher gleichgültig hingewommene »urban sprawl« an Akzeptanzgrenzen stößt und das Modell der verdichteten europäischen Stadt neu diskutiert wird.⁶ Dem stehen wiederum Ansichten entgegen, die ein »Verschwinden der Städte«⁷ in Europa konstatieren. Interpretationen aktueller Trends und Indikatoren im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Städte stiften derzeit eher Verwirrung als Klarheit.

Auch hinter dem Schlagwort der politisch häufig geforderten »nachhaltigen Stadtentwicklung« verbirgt sich bei näherem Hinsehen das Ideal einer stark nutzungs-gemischten Stadt der kurzen Wege, die bisher nur vermittels einer belebten Innenstadt vorstellbar ist.⁸ Im raumordnungspolitischen Leitbild der »Dezentralen Konzentration« für Großagglomerationen soll die Kernstadt zwar entlastet werden, aber in ihrer Ausstattung und Attraktivität doch weiterhin die der Subzentren überstrahlen und nicht den Pfad der nordamerikanischen Innenstädte beschreiten.⁹

Gerade die stadtregionale Entwicklung in den neuen Ländern läßt Befürchtungen aufkommen, ob sich vermittels von Marktkräften nicht wieder langfristig und subpolitisch¹⁰ unter dem Deckmantel der »funktionalen Stadt« das allseits abgelehnte Ne-

Innenstädte als Einzelhandelsstandorte erhalten, in: Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt, Nr. 54 (1996), S. 2135–2140.

⁵ K. Geppert, Ballungsräume in den USA – anhaltende Reurbanisation? In: DIW Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung 65 (1996), S. 156–171.

⁶ P. Tautfest, Städter oder Pfahlbürger. Die Pläne der »New Urbanists« in den USA, in: Frankfurter Rundschau, 15.1.1997.

⁷ M. Venturi, Das Verschwinden der Städte. Stadtplanung unter veränderten Bedingungen, Vortrag auf dem 16. Bremer Wissenschaftsforum der Universität Bremen vom 14.–16. 11. 1996.

⁸ J. Jessen, Der Weg zur Stadt der kurzen Wege – versperrt oder nur lang? In: Archiv für Kommunalwissenschaften 35 (1996), S. 2–7.

⁹ R. Rohr-Zänker, Neue Zentrenstrukturen in den USA. Eine Perspektive für Dezentrale Konzentration in Deutschland? In: Archiv für Kommunalwissenschaften 35 (1996), S. 196–225.

¹⁰ U. Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/M. 1986, S. 304.

gativleitbild der »autogerechten Stadt« und der konturlosen Zersiedlung von Stadtregionen durchsetzt.

Plakative Leitbilder stellen normative Orientierungen für die Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik dar. Die sozialwissenschaftlich angeleitete Diskussion von Leitbildern darf sich nicht vordergründig darauf beschränken, Argumente für oder gegen einzelne dieser Leitbilder zu sammeln und gegenüberzustellen, sondern muß »hinter die Kulissen« schauen. Ausgangspunkt einer solchen genaueren Prüfung ist zum einen die These, daß Leitbilder auch implizite Vorstellungen über die angemessene Art und Weise der Integration der Stadtbewohner in ihre städtische Umwelt transportieren. Zum andern formieren sich im städtischen Raum Interessenkoalitionen – »urbane Regimes« im Sinn von Kleger¹¹ –, die bestimmte Leitbilder und damit auch bestimmte Integrationsmodi favorisieren. Aufbauend auf diese analytischen Überlegungen wird der Versuch unternommen, eine differenzierte Typologie städtischer Konflikt- und Koalitionssituationen aufzustellen. Die verschiedenen Typen unterscheiden sich danach, welche der urbanen Regimes sich mit ihren Vorstellungen durchsetzen, woraus sich zugleich Aussagen zu möglichen Pfaden zukünftiger städtischer Entwicklung ableiten lassen.

2. Zur Integrationswirkung städtischer Umwelten

Den folgenden Ausführungen liegen die Annahmen zugrunde, daß

- a) im Anschluß an König¹² die Dimension der Integration für lokale Gemeinwesen trotz fortschreitender räumlicher Dekonzentration von Siedlungs- und Aktionsraummustern noch Bedeutung besitzt (vgl. Abschn. 2.1),
- b) sich mit der sozialen, systemischen und symbolischen Dimension von Integration drei unterschiedliche Integrationsmodi unterscheiden lassen¹³ (Abschn. 2.1),
- c) mit dem Zugang zu und der Benutzung von stadträumlich gebündelten Ressourcen und technischen Einrichtungen (Infrastruktur) die Integration der Bewohner von Stadtregionen zunehmend häufiger über den Modus der systemischen Integration erfolgt¹⁴ (Abschn. 2.2).

¹¹ H. Kleger, *Metropolitane Transformation durch urbane Regime*. Berlin – Brandenburg auf dem Weg zu regionaler Handlungsfähigkeit, Amsterdam 1996, S. 25–37.

¹² R. König, *Grundformen der Gesellschaft: Die Gemeinde*, Reinbek 1958, S. 109. Vgl. auch B. Schäfers / G. Wever, *Stadt im Wandel: kulturell, ökonomisch, sozial, politisch*, in: *Dies.* (Hrsg.), *Die Stadt in Deutschland*. Soziale, politische und kulturelle Lebenswelt, Opladen 1996, S. 15 f. (= Gegenwartskunde, Sonderheft 9).

¹³ B. Peters, *Die Integration moderner Gesellschaften*, Frankfurt/M. 1993, S. 96–115; D. Jansen, *Gibt es einen Widerspruch zwischen Sozial- und Systemintegration? Theoretische Überlegungen und eine empirische Illustration anhand von Innovationsstrategien eines deutschen und eines britischen Chemieunternehmens*, Vortrag auf dem Kongreß der DGS in Dresden vom 7.–11. Okt. 1996, S. 3 f.

¹⁴ P. Franz, *Stadtteilentwicklung von unten. Zur Dynamik und Beeinflussbarkeit ungeplanter Veränderungsprozesse auf Stadtteilebene*, Basel u. a. 1989, S. 22 ff.; D. Brock, *Wiederkehr der Klassen? Über Mechanismen der Integration und der Ausgrenzung in entwickelten Industriegesellschaften*,

2.1 Symbolische, soziale und systemische Integration

Die auch in der heutigen Stadt noch vorhandenen baulichen Formen und Strukturen verkörpern historische Formen der Integration: Der zentrale Dom erinnert an die Zeit der Integration durch kirchlich-religiöse Herrschaft, Reste alter Befestigungen erinnern an die Herausbildung verstreuter »Sicherheitszonen« innerhalb des von feudaler Willkür beherrschten Landes (»Stadtluft macht frei«), innerstädtische Schlösser und Residenzen erinnern an die in Städte verlegte aufgeklärte Adelherrschaft.

Diese Zeugnisse vergangener gesellschaftlicher Organisation wirken heute noch nach, indem sie zu Objekten der Identifikation werden können und damit zur *symbolischen Integration* auf lokaler Ebene beitragen. Das Ausmaß der »symbolischen Ortsbezogenheit«¹⁵ oder der Stadt(teil)bindung führt zur Bildung symbolischer oder imaginer Gemeinschaften, »die insofern den Charakter fungierender sozialer Einheiten haben, als sie durch ein Bewußtsein gemeinsamer Zugehörigkeit unter Mitgliedern, durch kollektive Identifikationen, Identitätsbestimmungen oder Interessendefinitionen ausgezeichnet sind«.¹⁶ Für das Entstehen solcher Gemeinschaften sind keine direkten sozialen Kontakte notwendig.¹⁷

Die Frage, auf welche Art(en) und Weise(n) die Bewohner von Städten in ihren lokalen Kontext integriert und ob sie dort überhaupt noch integriert sind, wurde erstmals vor dem Hintergrund des rasanten Städtewachstums und der wachsenden Zahl von Städteneugründungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgeworfen. Insbesondere die nordamerikanischen Sozialökologen bewegte das Problem, ob die sich in *gemeinschaftlichen* Lebensformen quasi von selbst einstellende mechanische Solidarität sich auch in *gesellschaftlichen* Lebensformen ausbilden würde, insbesondere unter der bunt zusammengewürfelten Bevölkerung der dortigen Großstädte und in den aus dem Boden gestampften Siedlungen der »New Frontier«. Sollte dies nicht gelingen – so wurde befürchtet – würden soziale Probleme und soziale Desorganisation in den Städten überhandnehmen.¹⁸ In der Sozialökologie der

in: *Soziale Welt* 44 (1993), S. 180 ff.; D. Brock / M. Junge, *Die Theorie gesellschaftlicher Modernisierung und das Problem gesellschaftlicher Integration*, in: *Zeitschrift für Soziologie* 24 (1995), S. 174 ff.

¹⁵ H. Treinen, *Symbolische Ortsbezogenheit*, in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 17 (1965), S. 5–73.

¹⁶ B. Peters (s. A 13), S. 168.

¹⁷ »Was symbolische Gemeinschaften von korporativen Einheiten unterscheidet, ist das Fehlen regulärer interner Kommunikations- und Entscheidungsstrukturen, die ihnen organisierte kollektive Handlungsfähigkeit verleihen würden ... Allerdings gibt es Formen indirekter Kommunikation – zum Beispiel die Orientierung an »role models« und »opinion leaders«, Formen diffuser Kommunikation über Massenmedien und Prozesse der Diffusion von Überzeugungen, Ritualen, einheitsstiftenden Symbolen« Ebda.

¹⁸ »Das soziale Problem ist im wesentlichen ein Problem der Stadt. Es ist das Problem, in der Freiheit der Stadt eine soziale Ordnung und eine soziale Kontrolle zu erreichen, die derjenigen entspricht, die natürlich in der Familie, dem Clan oder dem Stamm gewachsen ist« Park zit. nach J. Friedrichs, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Reinbek 1977, S. 30.

Chicagoer Schule wird eine biotische oder subsoziale Ebene – dominiert vom Wettbewerbsbeziehungen ohne direkten Sozialkontakt – von einer kulturellen Ebene unterschieden. Burgess gelangt zu dem Schluß, daß bereits die biotische Ebene Integrationswirkung aufweist: »Die grundlegenden Infrastruktureinrichtungen wie Gas, Wasser, Elektrizität schaffen ein Solidarität unter den Stadtbewohnern nur durch ihre Benutzung, nicht aber als kulturelle Einheit.«¹⁹ Es ist vorstellbar, daß Park und andere Sozialökologen in ihrer Sichtweise der Integrationsfunktion wettbewerblicher Beziehungen von Simmel beeinflusst worden sind, der diesen Aspekt deutlich herausarbeitet.²⁰

Integrierende Wirkungen gehen nach sozialökologischer Auffassung des weiteren auf der kulturellen Ebene von den durch ausgeübte soziale Kontrolle induzierten Anpassungs- und Assimilationsprozessen unter den städtischen Zuwanderern aus.²¹ Letztlich wird dieser Modus der Integration als der zentralere und wichtigere angesehen: Während (systemische) Integration auf der biotischen Ebene im Ergebnis zu zweckmäßiger (funktionaler) Koordination führt, resultiert aus dem Modus sozialer Integration der kulturellen Ebene moralische Integrität als Ausgleich zwischen konfligierenden Ansprüchen und expressive Gemeinschaft als Aufbau kollektiver Werte und Identitäten.²²

¹⁹ Ebda., S. 103.

²⁰ »Man pflegt von der Konkurrenz ihre vergiftenden, zersprengenden, zerstörenden Wirkungen hervorzuheben und im übrigen nur jene inhaltlichen Werte als ihre Produkte zuzugeben. Daneben aber steht doch diese ungeheure vergesellschaftende Wirkung: sie zwingt den Bewerber, der einen Mitbewerber neben sich hat, ... dem Umworbenen entgegen- und nahezukommen, sich ihm zu verbinden, seine Schwächen und Stärken zu erkunden und sich ihnen anzupassen... Die antagonistische Spannung gegen den Konkurrenten schärft bei dem Kaufmann die Feinfühligkeit für die Neigungen des Publikums bis zu einem fast hellseherischen Instinkt für die bevorstehenden Wandlungen seines Geschmacks, seiner Moden, seiner Interessen; und doch nicht nur bei dem Kaufmann, sondern auch bei dem Zeitungsschreiber, dem Künstler, dem Buchhändler, dem Parlamentarier... Seit die enge und naive Solidarität primitiver und sozialer Verfassungen der Dezentralisation gewichen ist,... scheint sich das Sich-Bemühen des Menschen um den Menschen, das Sich-Anpassen des einen an den anderen eben nur um den Preis der Konkurrenz möglich, also des gleichzeitigen Kampfes gegen einen Nebenmann um den dritten« G. Simmel, Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Frankfurt/M. 1995, S. 327–329 (= Georg-Simmel-Gesamtausgabe, Bd. 11).

²¹ R. Park et al., The City. Chicago 1925, S. 508. Dies wiederum läßt die Frage virulent werden, auf welche Weise die Wirkungsweise sozialer Kontrollmechanismen sichergestellt werden kann. Vgl. dazu K. Hahn, Soziale Kontrolle und Individualisierung. Zur Theorie moderner Ordnungsbildung. Opladen 1995; P. Franz, Soziale Kontrolle ohne Kontrolleure? Veränderungstendenzen der Formen und des Konzepts sozialer Kontrolle, in: Soziale Probleme (6) 1997, S. 5.

²² Vgl. B. Peters (s. A 13), S. 105. »Die Art Ordnung, die wir Gesellschaft nennen, hängt davon ab, wann und wie der Konkurrenzkampf sich verringert. Kurz, Gesellschaft ist, sofern sie eine territoriale Einheit bildet, vom ökologischen Gesichtspunkt aus betrachtet gerade das Gebiet, in welchem die biotische Konkurrenz zurückgegangen ist und der Überlebenskampf höhere und mehr sublimierte Formen angenommen hat« Park zit. nach P. Saunders, Soziologie der Stadt, Frankfurt/M. 1987, S. 63.

Auch in der neueren soziologischen Diskussion wird zwischen System- und Sozialintegration differenziert²³ und die Tendenz sichtbar, beide als gegensätzlich zu begreifen und exklusiv in verschiedenen Gesellschaftssphären zu verorten, wie z. B. in der Gegenüberstellung von System und Lebenswelt bei Habermas. Darüber hinaus ist eine Aufteilung dergestalt erkennbar, daß Sozialintegration von funktionalistischen und Mikro-Ansätzen und Systemintegration von konflikttheoretischen, Rational Choice- und Makro-Ansätzen in den Mittelpunkt gestellt wird. Im vorliegenden Beitrag wird davon ausgegangen, daß in städtischen Umwelten a) alle drei Integrationsmodi nebeneinander bestehen und b) Sozial- und symbolische Integration die elementareren, früher entwickelten Modi sind, während Systemintegration erst nach Vorliegen bestimmter gesellschaftlicher Voraussetzungen »ins Spiel« kommt: Entscheidend ist hier das Ausmaß, in welchem Menschen in einer von ihnen selbst geschaffenen Umwelt leben.²⁴ In Anlehnung an Jansen soll im folgenden unter Sozialintegration intentionale Abstimmung von Interdependenzen durch Kommunikation, Systemintegration als Anpassung an Interdependenz ohne (Notwendigkeit der) Kommunikation verstanden werden.²⁵ Die von Giddens für Sozialintegration herausgestellte Anforderung der Kopräsenz von Interaktionspartnern bleibt in dieser Definition unberücksichtigt, da die Entwicklung neuer Kommunikationsmedien Interaktionen von diesem Erfordernis zunehmend unabhängig macht.²⁶

Medien der systemischen Steuerung besitzen Doppelcharakter, indem sie sich als *Ressourcen* zur Nutzung anbieten und zugleich im Akt der Nutzung in ihrer *handlungsstrukturierenden* Wirkung »fortgeschrieben« werden. Systemische Steuerung wirkt »aus sich selbst heraus« und ist nicht auf Durchsetzung mittels Kontrollarbeit angewiesen. Systemische Steuerungsmedien haben aber – wie Habermas herausstellt – im Unterschied zu Normen und Werten die Eigenschaft, daß sie in ihrem Gebrauch höchstens Routine, aber keinen Sinn vermitteln.²⁷

Hier wird die These vertreten, daß im Hinblick auf die Integration in Städten und Stadtregionen der Modus der Systemintegration zunehmend wichtiger wird, während die Modi der Sozialintegration und der symbolischen Integration eher als defizitär

²³ D. Lockwood, Social Integration and System Integration, in: G. K. Zollschan / W. Hirsch (Hrsg.), Explorations in Social Change, London 1964.

²⁴ »...Erst mit der Entstehung von Städten – und in der Moderne mit der städtischen Lebensweise im Sinne der »selbstgeschaffenen Umwelt« – wird eine nennenswerte Entwicklung der Systemintegration möglich« A. Giddens, Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung, Frankfurt/M. 1988, S. 40.

²⁵ D. Jansen (s. A 13), S. 4.

²⁶ A. Giddens (s. A 24), S. 80 f., 431 f.

²⁷ »Eine um alle normativen Dimensionen verkürzte, auf kognitive Anpassungsleistungen reduzierte Ich-Instanz bildet zwar eine funktionale Ergänzung zu den mediengerechten Subsystemen; aber sie kann die sozialintegrativen Eigenleistungen, die eine rationalisierte Lebenswelt den Individuen zumutet, nicht ersetzen« J. Habermas, Individualisierung durch Vergesellschaftung. Zu G. H. Meads Theorie der Subjektivität, in: Ders., Nachmetaphysisches Denken, Frankfurt/M. 1988, S. 238.

und als problematisch eingestuft werden. Zum Beispiel erscheint es angesichts der zunehmenden kulturellen Diversität der Bewohner größerer Städte und der wachsenden Propaganda für das Modell der »multi-kulturellen städtischen Gesellschaft« immer schwerer vorstellbar, daß diese Integrationsleistung allein vermittels des Modus der Sozialintegration gelingen könnte. Daneben erscheinen gerade für Jugendliche in städtischen Umwelten normative Vorgaben aus sozialisatorischen Gründen unverzichtbar. Fehlen diese, so kommt es bei den Jugendlichen in gehäufter Weise zu einer Art Experimentierverhalten, um sich der in ihrer Umwelt vorhandenen Verhaltensnormen und Abweichungskriterien »austestend« selbstzuvergewissern.²⁸ Dies wird häufig bis hinein in Formen der Gewaltkriminalität getrieben, ehe Kontrollreaktionen ihrer Umwelt eintreten, die dem oben entwickelten Begriffsverständnis entsprechend dem Modus der sozialen Integration zuzuordnen sind.

2.2 Systemische Integration infolge Ressourcennutzung

Im folgenden wird überprüft, welche Ansatzpunkte in städtischen Umwelten für integrative Prozesse gegeben sind, die nicht nach dem Muster der Sozial- und der symbolischen Integration ablaufen. In diesem Zusammenhang kommt dem Konzept der Ressourcen und ihrer Zugänglichkeit ein zentraler Stellenwert zu. Dabei wird Stadt im folgenden als »ein von Menschen geschaffenes Ressourcensystem verstanden ..., in dem die Ressourcen den potentiellen Nutzern unterschiedlich zugänglich sind.«²⁹ Ressourcen haben hierbei sowohl eine materielle als auch eine nicht-materielle Komponente – eine Fabrik z. B. besteht nicht nur aus Steinen, Stahl und Glas, sondern verkörpert auch in ihrer Anordnung von Fabrikator, Stechuh und Fertigungsräumen eine bestimmte kulturelle Bedeutung (z. B. fordistischer oder post-fordistischer industrieller Produktion). Für die sozialen Akteure als den potentiellen Nutzern dieser Ressourcen liegt die Verknüpfung von materieller und Bedeutungsdimension nicht ein für allemal fest, sondern ist der Neuinterpretation zugänglich.³⁰

²⁸ Vgl. auch D. Hoffmann-Axthelm, Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrags, Frankfurt/M. 1993, S. 64.

²⁹ P. Franz (s. A 14), S. 22. »Das Verständnis von Stadt als Ressourcensystem geht ... davon aus, daß die Existenz einer Stadt auf unzähligen Entscheidungen und Handlungen von Einzelpersonen beruht, sich an bestimmten Plätzen im Raum zu konzentrieren unter der Erwartung, hieraus persönlichen Nutzen zu ziehen« Ebda., S. 23.

Im Rahmen der Diskussion über die Veränderung von Sozial- und Systemintegration im Verlauf der gesellschaftlichen Evolution vertritt Giddens die Ansicht: »Städte etablieren eine Zentralisierung von Ressourcen – insbesondere von administrativen Ressourcen –, und so auch eine größere Raum-Zeit-Ausdehnung, als es in Stammesordnungen typisch der Fall ist« A. Giddens (s. A 24), S. 197.

³⁰ Diese Auffassung und Einordnung des Ressourcenkonzepts folgt dem Ansatz von Sewell, der eine Präzisierung des Gebrauchs der zentralen Konzepte in Giddens' Strukturierungstheorie anstrebt: »Agency ... is the actor's capacity to reinterpret and mobilize an array of resources in terms of cultural schemas other than those initially constituted the array« W. H. Sewell, A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation, in: American Journal of Sociology 98 (1992), S. 19.

Die Sichtweise der Stadt als einer ressourcenreichen Umwelt weist Übereinstimmungen mit den Überlegungen von Brock und Brock/Junge über die Art und Weise der Integration moderner Gesellschaften auf.³¹ »Ressourcen sollen nicht nur nützlich sein. Sie müssen auch zugänglich sein, um überhaupt genutzt werden zu können ... Die räumliche Zugänglichmachung von Ressourcen durch Verkehrssysteme, Massenkommunikation und Nachrichtentechnik ist deswegen wohl auch die wohl zentrale Entwicklung für eine immer weitergehende und spezialisiertere Ressourcennutzung ... Dabei darf auch nicht übersehen werden, daß das »Zugänglichmachen« zu einem immer wichtigeren Arbeitsfeld geworden ist, über das ganze gewerbliche Bereiche charakterisiert werden können, wie z. B.: Energieversorgung, Handel, Fremdenverkehr, Automobilwirtschaft, Medien.«³²

Die materielle Kultur einer Gesellschaft – als Gesamtheit der Ressourcen – umfaßt »die »selbstgeschaffene Umwelt« also Gebäude, Städte, das Verkehrsnetz, Wissenssysteme, technische Artefakte wie Nachrichtentechnik oder das Automobil. Sie alle legen auf technischem Wege fest, wie etwas getan werden muß und bringen zugleich Menschen in bestimmter Weise miteinander in Verbindung.«³³ In seinen Augen vollzieht sich gegenwärtig der Prozeß, daß die mittlerweile ressourcen- und optionenangereicherte materielle Umwelt in den fortgeschrittenen Industriegesellschaften das Normen- und Wertesystem als zentralen »Ordnungstifter« abzulösen beginnt.³⁴ Dieser Wandel geht unspektakulär im Bereich der alltäglichen Lebensführung vor sich, indem die Individuen aus den sich ihnen bietenden Optionen selektieren und aus diesen einzelnen Entscheidungen ihr Muster individualisierter Lebensführung »schneiden«.³⁵ Von den Individuen wird also Entscheidungsfähigkeit im Alltag und berufli-

³¹ Deren Auffassung von Ressourcen ist einerseits allumfassend – »Ressource kann alles werden, was die Welt ist« D. Brock (s. A 14), 174 –, andererseits hochspezifisch, da sie – die Perspektive der funktionalen Differenzierung übernehmend – Ressourcen als jene Leistungen hochspezialisierter Teilsysteme begreifen, die diese im Austausch mit anderen Teilsystemen wieder zu ihrer Reproduktion benötigen. »Soziale Systeme können sich nur in dem Maß reproduzieren, indem es ihnen gelingt, sich eine systemexterne Nachfrage nach ihren Leistungen zu verschaffen und zugleich Zugriff auf systemexterne Ressourcen zu sichern« Ebda., S. 173. Diesen auf Allgemeinzugänglichkeit angelegten Ressourcentransfer sehen sie als ein Organisationsprinzip moderner Gesellschaften an, das gleichrangig neben dem der funktionalen Differenzierung steht. Die von A. Giddens (s. A 24), S. 315 ff. getroffene Unterscheidung von allokativen und autoritativen Ressourcen nehmen sie nicht auf.

³² D. Brock / M. Junge (s. A 14), S. 176 f.

³³ D. Brock (s. A 14), S. 180.

³⁴ »Aufgrund ihrer ausgeprägten materiellen Kultur sind entwickelte Industriegesellschaften in wesentlich geringerem Umfang auf kulturellen Konsens oder auf ein von allen geteiltes Wertesystem angewiesen als vorindustrielle Gesellschaften oder Industriegesellschaften, die noch in der Entwicklungsphase stecken... Die gesellschaftliche Integration hat sich damit in den Bereich alltäglicher Lebensführung vorverlagert« Ebda., S. 181 (Hervorh. i. O.).

³⁵ »Das integrative Potential dieses Bereichs hängt gerade damit zusammen, daß er Möglichkeitsstrukturen bereitstellt, die erst nach Selektionsentscheidungen von Personen... strukturierend wirken« D. Brock / M. Junge (s. A 14), S. 174.

che Leistungsbereitschaft (zum Erhalt der Mittel für die Nutzung der materiellen Umwelt) im Erwerbsalter gefordert, um diesen Integrationsmechanismus wirksam werden zu lassen.³⁶ Im Anschluß an Überlegungen von Simmel zum Individualisierungsprozeß sieht Brock in der Dauerhaftigkeit und Nutzbarkeit der materiellen Kultur eine neue Grundlage gesellschaftlicher Stabilität und schließt damit an die oben dargestellte Position von Burgess an.

Spricht man vom städtischen Raum als einer ressourcenreichen Umwelt, denkt man zunächst an die inzwischen hochkomplexen Leitungs- und Trassenetze der öffentlichen Infrastruktur, an die Vielzahl öffentlicher Einrichtungen und Dienstleistungsangebote. Neben diesen *öffentlichen Gütern* wird das Ressourcenniveau einer Stadt aber auch durch das Vorhandensein *privater Ressourcen* bestimmt. In vielen Fällen erfolgt die Nutzung öffentlicher Güter und der Zugang hierzu in Kombination mit jenen Ressourcen, über die die Privathaushalte selbst verfügen. Für die Zugänglichkeit der in städtischen Umwelten gebündelten Ressourcen spielen die Verkehrswege eine zentrale Rolle. Im Verlauf der Nutzung der städtischen Verkehrswege erfolgt eine Kombination privater (haushaltseigener) und öffentlicher Ressourcen in Form der Verkehrsinfrastruktur. Die zentrale private Ressource stellt der Pkw dar, verbunden mit der Kaufkraft für Treibstoff und für Transportleistungen des öffentlichen Verkehrs.

Viele der in den Städten und Stadtregionen stattgefundenen und stattfindenden Entwicklungsprozesse werden nur verständlich, wenn man in Rechnung stellt, daß die Privathaushalte in den vergangenen vier Jahrzehnten einen enormen Ressourcenzuwachs erfahren haben. Aufgrund ihrer Fähigkeit der intelligenten Kombination öffentlicher und privater Ressourcen sind die einzelnen Haushaltsmitglieder in der Lage, ausgedehnte und hochkomplexe stadtrregionale Aktionsräume auszubilden und ein an den eigenen Interessen ausgerichtetes Bündel der Ressourcennutzung zusammenzustellen.

Eine Ressourcennutzung, welche die Aktionsräume, die Verkehrsströme und das Stadtbild in herausgehobener Weise bestimmt, ist der an die Einzelhandelsstandorte der Stadtregion gebundene private Konsum. Entsprechend der oben entwickelten integrationstheoretischen Perspektive stellt der Konsumbereich ein Musterbeispiel systemischer Integration dar. Mit seinem Angebot an Waren, seinen Geschäften und Einkaufsmöglichkeiten zählt er zur materiellen Kultur einer Gesellschaft, derer wir uns im alltäglichen Leben bedienen, um private Zwecke realisieren zu können. In Übereinstimmung damit sieht Bauman einen Bedeutungsschwund der (sozialen) Integration in die Arbeitswelt, während gleichzeitig die Teilnahme an der Konsumwelt

³⁶ »Es handelt sich hierbei deswegen um einen zwangloseren Integrationsmechanismus, weil er nicht auf eine direkte kulturelle Kanalisierung von Interessen und Neigungen angewiesen ist und auf selbstverantwortlichen Entscheidungen zwischen alternativen Möglichkeiten aufbaut« D. Brock (s. A 14), S. 188 (Hervorh. i. O.).

wichtiger wird.³⁷ Aus seiner Sicht werden hiermit die Anforderungen an die Individuen eher geringer, da das Realitätsprinzip zumindest teilweise durch das Lustprinzip ersetzt wird. Die Pflichten des Konsumenten äußern sich nicht in der Form von Unterdrückung, sondern in der Form von Verführung und Wahlfreiheit unter mehreren attraktiven Alternativen. »With such duties, one hardly needs rights. Seduction ... may now take the place of repression as the paramount vehicle of systemic control and social integration«.³⁸

Bedroht ist diese Stabilität in erster Linie dann, wenn für einen Teil der Bevölkerung Zugangsbarrieren zur Nutzung der materiellen Umwelt entstehen wie z. B. im Gefolge von Massenarbeitslosigkeit, oder wenn für andere Stadtbewohner massive negative externe Effekte entstehen. Hier ist die Steuerungskraft des kommunalen politisch-administrativen Systems gefragt.

3. Stadtentwicklung als Konfliktfeld urbaner Regimes

Die Frage, wie die Integration der Bewohner städtischer Umwelten angesichts von Desintegrationstendenzen besser betrieben werden kann, erhält politische Konnotationen, sobald verschiedene städtische Interessengruppen und -koalitionen mit ihrem strategischen Handeln bestimmte Modi symbolischer, sozialer oder systemischer Integration begünstigen und andere unbeachtet lassen. Dies geschieht dadurch, daß diese Koalitionen die Neuausrichtung der im städtischen Raum vorgefundenen Ressourcen gemäß ihrer Interessen betreiben und zu diesem Zweck unterschiedliche Strategien verfolgen. Solche Gruppierungen und Koalitionen, die im lokalen politischen Raum um die Vorherrschaft konkurrieren, werden im folgenden als urbane Regimes bezeichnet. Der Regime-Begriff wird von Regulationstheoretikern verwendet,³⁹ um die über einen bestimmten Zeitraum hinweg dominanten Formen der Betriebsstruktur, der Produktionsorganisation und der Arbeitsverhältnisse einer Gesellschaft zu charakterisieren. Im vorliegenden Fall wird dieses Konzept jedoch auf Kategorien von Personen bezogen, die relativ große Chancen haben, ihre stadtentwicklungsbezogenen Interessen durchzusetzen.⁴⁰ Den Hintergrund hierfür bildet die von der amerika-

³⁷ »Consumer freedom has moved in – first perhaps as a squatter, but more and more as a legitimate resident. It now takes over the crucial role of the link with fastens together the life-worlds of the individual agents and purposeful rationality of the system« Z. Bauman, *Sociology and Postmodernity*, in: *Sociological Review* 36 (1988), S. 807 f.

³⁸ Ebda., S. 809.

³⁹ So z. B. die Rede vom Akkumulationsregime bei D. Leborgne / A. Lipietz, *Neue Technologien, neue Regulationsweisen: Einige räumliche Implikationen*, in: R. Borst (Hrsg.), *Das neue Gesicht der Städte. Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte*, Basel 1991.

⁴⁰ C.N. Stone, *Urban Regimes and the Capacity to Govern: A Political Economy Approach*, in: *Journal of Urban Affairs* 15 (1993), S. 1–28.

nischen Politikwissenschaft ausgehende Diskussion um die Frage der Bewahrung der politischen Handlungsfähigkeit auf lokaler und regionaler Ebene angesichts hoher Problemkomplexität und konkurrierender Gebietskörperschaften (»Unregierbarkeit der Städte«,⁴¹ »governance«⁴²). »Auch dann, wenn die Institutionen der lokalen Regierung und Verwaltung die überwiegende, formale Verantwortung besitzen, fehlt es ihnen häufig an Ressourcen zum Regieren ohne die Unterstützung und Kooperation wichtiger privater Interessen.«⁴³ Ein urbanes Regime stellt eine informelle Kooperation öffentlicher und privater Akteure mit dem Zweck dar, die politische Handlungsfähigkeit der Stadt oder Stadtregion zu sichern. »Damit reintegriert ein urbanes Regime die ... Stadt auf der Ebene der Eliten. Je nach Dominanz unterschiedlicher Mechanismen dieser Reintegration lassen sich verschiedene Typen urbaner Regimes beobachten.«⁴⁴

In Abbildung 1 werden drei Typen urbaner Regimes unterschieden, die derzeit im Bereich der Stadtentwicklungspolitik untereinander z. T. in Konflikt stehen, dabei aber auch Koalitionen einzugehen versuchen. Jedes dieser Regimes orientiert sich an anderen Leitbildern und ist auf einen anderen Modus der Integration ausgerichtet.⁴⁵ Das »Bewahrungsregime« ist eine Gruppierung von Eliten, von welchen nur einzelne Mitglieder – wenn überhaupt – im kommunalen politisch-administrativen System verankert sind. Sie sind sich in erster Linie darin einig, den Status quo zu verteidigen und den ökologischen Bereich betreffende negative externe Effekte abzuwehren – vor allem angesichts drohender Veränderungen durch Großprojekte von überlokaler Bedeutung. Sehen diese Eliten die Notwendigkeit politischer Mobilisierung, greifen sie mangels Zugang zu konventionellen politischen Kanälen zu Formen expressiver Politik und appellieren vorzugsweise an Traditionen bzw. an lokale kollektive Identitäten.⁴⁶ Sie setzen somit primär auf symbolische Integration.

»Lokale Bündnisse« setzen sich demgegenüber vorzugsweise aus Vertretern lokaler Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Gewerkschaften, Vereine und Parteien zusam-

⁴¹ Der konkrete Kern des Schlagworts der »Unregierbarkeit der Städte« besteht zum einen in den vermehrten Handlungsmöglichkeiten städtischer Akteure, politischem und administrativem Druck auszuweichen, zum andern auf die zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden fragmentierte Handlungskompetenz bei stadtreionalen Problemen. P. Franz (s. A 14), S. 294.

⁴² Der Begriff »governance« bezieht sich neben dem Regieren als Tätigkeit (»governing«) auch auf die politische Fähigkeit der Zielvorgabe und hebt damit auf die soziale Ordnungsfunktion staatlicher Intervention ab. Vgl. H. Kleger (s. A 11), S. 25 f.

⁴³ Ebda., S. 34 f.

⁴⁴ Ebda., S. 34.

⁴⁵ Die hier vorgenommene Typisierung weist sowohl Übereinstimmungen (»Globalisierungsregime« – instrumentelles Regime) als auch Unterschiede auf (organisches und symbolisches Regime) zu der Typologie urbaner Regimes von H. Kleger (s. A 11), S. 37 und G. Stoker, / K. Mossberger, Urban Regime Theory in Comparative Perspective, in: Environment and Planning C: Government and Policy 12 (1994), S. 195.

⁴⁶ Vgl. H. Kleger (s. A 11), S. 35.

men, die aufgrund multipler Positionen in diesen Organisationen dichte Netzwerke bilden. Der von Scheuch und Scheuch am Beispiel Kölns beschriebene »Rheinische Klüngel« stellt eine idealtypische Verkörperung dieses Regimes dar.⁴⁷ Als politische Durchsetzungsstrategien werden kommunikationsaufwendige runde Tische, Inkorporierungen und konzertierte Aktionen favorisiert, wobei Aspekte lokaler Wohlfahrtsmaximierung und kaum überlokale Zielsetzungen im Mittelpunkt stehen. Diese Strategie setzt auf lokalen Konsens und kann somit auf soziale Integration hin orientiert angesehen werden. Wirtschaftliches Wachstum wird nur angestrebt, wenn die lokale Führerschaft beibehalten werden kann und die zentral gelegenen Wirtschaftsstandorte davon profitieren.

Abbildung 1: Typen urbaner Regimes

	»Bewahrungsregime«	»Lokales Bündnis«	»Globalisierungsregime«
Beispiel für reine Ausprägung des Typs	– Aktionsgemeinschaft von Natur- und Denkmalschützern	– »Rheinischer Klüngel«	– Investorengruppe für ein Einkaufszentrum
Neuausrichtung (realignment) städtischer Ressourcen auf ...	– Stadtbilderhaltung – Denkmalschutz – Naturschutz – Regenerierbarkeit (Nachhaltigkeit)	– Erhaltung/Begünstigung des einheimischen Gewerbes – Verbesserung des lokalen Arbeitsmarkts	– Funktionalisierung des Raum für global orientiertes Wirtschaften – Anbindung an überregionale Verkehrs- und Kommunikationsnetze
Durchsetzungsstrategien	– Rechtsweg – Mobilisierung der Öffentlichkeit über moralische Appelle und unkonventionellen Protest (expressive Politik)	– Runder Tisch – Multilaterales Aushandeln (»Konzertierte Aktion«)	– Exit-Drohung – Public Private Partnership – Vertrauen auf subpolitische Durchsetzung von Marktkräften
Leitbildorientierung	– Historische Stadt – »Nachhaltige Stadt«	– »Belebte Innenstadt«	– Funktionale Stadt
Favorisierter Integrationsmodus	– Symbolische Integration	– Soziale Integration	– Systemische Integration

⁴⁷ E. Scheuch / U. Scheuch, Cliques, Klüngel und Karrieren, Reinbek 1992.

Im dritten Typ des »Globalisierungsregimes« sind einheimische und von außen kommende Akteure mit überlokal bedeutsamen Investitions- und Ansiedlungsinteressen vereint. Dazu stoßen weitere Akteure, deren Anliegen die Positionsverbesserung der Stadtregion im Rahmen des interkommunalen Standortwettbewerbs ist. Politischen Widerständen wird von Seiten des »Globalisierungsregimes« mit der Drohung der Wahl eines Alternativstandorts außerhalb des Stadtgebiets zu begegnen versucht. Daneben kommt es bei größeren Projekten auch zu Public-Private-Partnerships, in welchen die Kooperation zwischen Stadtverwaltung und Investoren vertraglich geregelt wird. Die städtische Entwicklung wird in Richtung eines möglichst reibungslosen Verlaufs der Wirtschaftsaktivitäten zu gestalten versucht, was einen wirtschaftsfunktionalen Ausbau der städtischen und stadtreionalen Infrastruktur, insbesondere der Verkehrswege beinhaltet. Damit liegt das Schwergewicht des »Globalisierungsregimes« auf dem Modus der systemischen Integration.

4. Konstellationen urbaner Regimes und städtische Entwicklungspfade

Die folgenden Betrachtungen beschäftigen sich mit der Frage, welche Konstellationen urbaner Regimes in den verschiedenen Städten auftreten und ob sich daraus Folgerungen für die weitere Entwicklung der Stadtregionen ableiten lassen. Diese Betrachtungen bündeln und strukturieren verschiedenste Beobachtungen und Erkenntnisse des Autors, haben aber insofern hypothetischen Charakter, als eine gezielte empirische Überprüfung des Regime-Ansatzes noch aussteht.

In jeder Stadt finden sich Akteure, die Regimes der beschriebenen Art bilden könnten, doch muß nicht in jeder Stadt eine Regimebildung erfolgen. Denkbar ist einmal der Fall, daß die Verwaltung einer Stadt mit geringer Problemhäufung und großer finanzieller Flexibilität ihre politische Handlungs- und Steuerungsfähigkeit (governance) beibehält, so daß Zusammenschlüsse städtischer Akteure im Stadium bloßer Interessengruppen verbleiben.⁴⁸ Denkbar ist aber auch der Fall, daß eine Stadt so entwicklungs-schwach ist, daß sich neben der städtischen Administration keine nennenswerten Gruppierungen formieren und die Stadt einem sich selbst verstärkenden Prozeß der Abwärtsentwicklung überlassen wird.⁴⁹ Diese beiden hypothetischen Konstellationen sind in der untenstehenden Abbildung 2 nicht berücksichtigt. Dort werden nur diejenigen Fälle betrachtet, wo sich mindestens einer dieser Regimetypen ausformt. Existieren mindestens zwei Regimes, so setzen sie jedenfalls konkurrierende Ziele auf die kommunale politische Agenda. Diese Zielkonkurrenz kann zu konflikt-

⁴⁸ Der Theorie urbaner Regimes gemäß dürfte dies aber nur sehr selten vorkommen, da sonst ein Falsifizierungsfall vorliegt.

⁴⁹ Damit würde ein Entwicklungspfad Realität, wie er in der differenzierten Prognose für ostdeutsche Städte umrissen worden ist von P. Franz et al. (s. A 3), S. 112.

haften, aber auch zu koalitionsartigen Beziehungen führen.⁵⁰ Im folgenden wird davon ausgegangen, daß die Ziele des »Bewahrungsregimes« und des »Globalisierungsregimes« so stark divergieren, daß konflikthafte Beziehungen vorherrschen, wenn allein diese beiden auftreten (Konstellation (5) in Abbildung 2). Die stichpunktartigen Auflistungen in der mittleren Spalte der Abbildung 2 stellen Hypothesen in Kurzform dar, wie sich eine bestimmte Regimeherrschaft auf die Entwicklung der Stadt und ihrer Region auswirken wird.

Konstellation (1): Diese Konstellation, daß in einem kommunalen Setting nur das »Bewahrungsregime« auftritt, ist in der Realität bisher nicht aufzufinden, da dieser Typ sich in der Regel erst als Reaktion auf geplante Veränderungen von anderer Seite als eigenes urbanes Regime ausformt.

Konstellation (2): Etabliert in einer Stadt ein »lokales Bündnis« seinen politischen Einfluß über längere Zeit ohne ernsthafte Konkurrenz, so steigt die Wahrscheinlichkeit, daß sich dort ein Klima entwickelt, das innovative Ansätze und Unternehmensstrategien »entmutigt« und relativ hohe Hürden gegenüber von außen kommenden Standortinteressenten errichtet. In Ruhrgebietsstädten, die durch eine lange Tradition der Montan- und Stahlindustrie geprägt sind, treten diese Probleme mangelnder Flexibilität und Aufgeschlossenheit besonders deutlich hervor. Die Innovationsfähigkeit etablierter Unternehmen und Industriezweige wird durch den Umstand beeinträchtigt, daß die Unternehmensführer selbst (lokale) politische Macht gewonnen haben und bei eintretenden nachteiligen Veränderungen ökonomischer Randbedingungen dazu tendieren, die bedrohte Produktion eher durch politische Protektionen oder Subventionen denn durch unternehmerische Innovationen abzusichern.⁵¹ In stadtreionaler Hinsicht kann dies dazu führen, daß solche Städte Entwicklungen »verschlafen« und sich unerwartet mit einer Abwanderungswelle von Unternehmen konfrontiert sehen.

⁵⁰ Daß die Konkurrenz unterschiedlicher Entwicklungsvorstellungen so weit gehen kann, daß Städte zu »gespaltenen Akteuren« werden und eine »multiple Identität« entwickeln, wird im Blick auf die ostdeutschen Städte behauptet von K.-D. Keim / H. Grymer, Herausforderungen der lokalen Politikarena im Jahrzehnt des Umbruchs, in: K.-D. Keim (Hrsg.), Aufbruch der Städte. Räumliche Ordnung und kommunale Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern, Berlin 1995, S. 37–50.

⁵¹ »As the dominant industries' output declines – due to lower demand and/or loss of business to other countries – the elite does not lose its influence, but tries to maintain it. Its members will, via their representatives on the local Chamber of Commerce or members of other influential local associations, press the local administration to aid their industry«. J. Friedrichs, A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites, in: Urban Studies 30 (1993), S. 911.

»Der Grund für solche Rigiditäten ist oft die Dominanz solcher Sektoren und Firmen, welche einmal Wachstumsindustrien waren und heute die wichtigsten Ressourcen und Netzwerke für ihre Zwecke blockieren können. Eine derartige Spezialisierung von Ressourcen und Netzwerken auf die Bedürfnisse weniger Sektoren oder Firmen mag in der Vergangenheit von Vorteil gewesen sein, als die betreffenden Industrien florierten, wird jedoch zum Hemmschuh, wenn es um das Aufgreifen neuer technologischer Paradigmata geht«. H.-J. Ewers / K. Puls, Kreativitätsentwicklung als bestimmender Faktor bei der Gestaltung von Metropolen, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Stadtforschung in Ost und West, Hannover 1990, S. 150 (= ARL Beiträge, Nr. 116).

Konstellation (3): Eine einseitige Dominanz eines »Globalisierungsregimes« findet sich in einigen Randstädten größerer Agglomerationen. Diese Städte ohne nennenswerten historischen Kern liegen sehr verkehrsgünstig – häufig in Flughafennähe – und sind Standort expandierender Industrien und Dienstleistungen. Der Unternehmensbesatz kann sowohl in einer Konzentration weniger international tätiger Großunternehmen als auch in einem Mosaik kleinerer überregional tätiger Firmen bestehen. Aufgrund des nahegelegenen Großstadtzentrums können diese Städte auf viele eigene Infrastruktureinrichtungen verzichten, verhalten sich in dieser Hinsicht als Trittbrettfahrer und konzentrieren ihre Ressourcen in Form hoher Gewerbesteuerzuflüsse auf den Ausbau von Gewerbeflächen und die weitere Verkehrserschließung.

Abbildung 2: Konstellationen urbaner Regimes und Folgen für die Stadtentwicklung

Konstellation urbaner Regimes	Folgen für Stadtentwicklung	Beispielstädte
(1) Dominanz des »Bewahrungsregimes«		Empirisch bisher nicht existent
(2) Dominanz des »lokalen Bündnisses«	– Mangelnde Innovationsfähigkeit – Wegbrechen der ökonomischen Basis	Einige Städte im Ruhrgebiet
(3) Dominanz des »Globalisierungsregimes«	– Industrie- und dienstleistungsorientierter Infrastrukturausbau	Sindelfingen, Langenhagen, Ahrensburg, Ottobrunn
(4) Koalition zwischen »Bewahrungsregime« und »lokalem Bündnis«	– »Musealisierung« der Innenstadt – Spezialisierung auf Tourismus	Bamberg, Hildesheim, Passau
(5) Konflikt zwischen »Bewahrungsregime« und »Globalisierungsregime«	– Zunahme der Handelsansiedlungen im Umland – Veränderungs- und Investitionsstau in der Innenstadt	Viele ostdeutsche Städte
(6) Koalition zwischen »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime«	– Stadtentwicklung über Private-Public-Partnerships	Wunstorf, Leonberg
(7) Koalition zwischen »Bewahrungsregime«, »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime«	– Stadtregion mit hohem Arbeitsplatzangebot, hoher Lebensqualität und hohem Identifikationswert	Freiburg/Br., München, Regensburg

Konstellation (4): »Lokales Bündnis« und »Bewahrungsregime« treten gemeinsam häufig in westdeutschen Städten auf, die noch über eine umfangreiche historische Bausubstanz verfügen. Vertreter des »Bewahrungsregimes« verteidigen diese Charakteristik gegenüber ökonomischen Verwertungsinteressen des »lokalen Bündnisses«, wobei langfristig Kompromißlösungen die größten Durchsetzungschancen haben. Als Resultat entstehen zumeist touristisch attraktive Stadtbilder und Innenstädte, deren touristische Anziehungskraft von der lokalen Wirtschaft auch genutzt wird. Dieser Spezialisierungstrend birgt in einigen dieser Städte die Gefahr einer »Musealisierung« der Innenstadt in sich, so daß Konsuminteressen der Bewohner dort nicht mehr abgedeckt werden.

Konstellation (5): Der Fall, daß »Bewahrungsregime« und »Globalisierungsregime« gleichzeitig auftreten, ist typisch für viele ostdeutsche Städte. Für die politischen Gruppen, die die Wendebewegung des Jahres 1989 trugen, erlangte der Denkmal- und Naturschutz als Reflex auf die dem entgegengesetzte Politik der DDR einen hohen Stellenwert.⁵² Dies führte dazu, daß seit 1990 zahlreiche Innenstädte als Flächendenkmale ausgewiesen und damit zusätzlich zu den Restitutionsansprüchen eine weitere Veränderungs- und Investitionshürden geschaffen wurden.⁵³ Ostdeutsche Städte stellen aber aufgrund des Nachholbedarfs der Bevölkerung gerade für Handelskonzerne begehrte Standorte dar, so daß aus dieser Konstellation ein in der Bundesrepublik zuvor nicht gekannter großdimensionierter Aufbau von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen auf der »grünen Wiese« erfolgte. Wachsende Kritik an der zurückbleibenden Entwicklung der ostdeutschen Innenstädte und eine zunehmende Zahl von innerstädtischen Bauprojekten im Rahmen von Public-Private-Partnerships deuten darauf hin, daß die Konfrontation der beiden Regimes zukünftig durch Kooperationslösungen »aufgeweicht« werden könnte.

Konstellation (6): Im Fall von gleichzeitig auftretendem »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime« wird angenommen, daß kooperative Arrangements überwiegen. Bei sehr weitgehender Kooperation bilden beide zusammen eine »growth machine« im Sinn von Molotch,⁵⁴ so daß ökonomische Wachstumsinteressen alle andere städtische Interessen dominieren. Von den Städten, in denen allein das »Globalisierungsregime« (Konstellation [3]) vorzufinden ist, unterscheiden sich diese Städte durch ihre Größe und ihr Alter, was zu mehr Lokalkolorit führt.

Konstellation (7): Treten alle drei Regimetypen zusammen auf, so können die daraus resultierenden Konflikte um so eher entschärft werden, je mehr monetäre Res-

⁵² A. Behr, Lokale Identitätsbildung durch Städtebaulichen Denkmalschutz, in: K.-D. Keim (Hrsg.), Aufbruch der Städte. Räumliche Ordnung und kommunale Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern, Berlin 1995.

⁵³ P. Franz et al. (s. A 3), S. 109 f.

⁵⁴ H. Molotch, The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place, in: American Journal of Sociology 82 (1976), S. 309 ff.

ourcen eine Stadt zur Verfügung hat. Aus dem Konfliktabbau resultiert eine relativ ausgewogene Entwicklung, die sowohl Möglichkeiten zur Symbolidentifikation beläßt und einen sozialen Minimalkonsens herstellt, aber auch Optionen ökonomischer Expansion und Umgestaltung eröffnet.

5. *Schlußfolgerungen für die Leitbilddiskussion*

Die Annahme, daß die städtische und stadregionale Entwicklung neben der planenden Administration und den gewählten Parteivertretern auch von diversen Regimes beeinflusst, mitgestaltet und teilweise sogar entscheidend gelenkt wird, hat Konsequenzen für die Umsetzbarkeit von stadtentwicklungspolitischen Leitbildern.

1. Eine erste Konsequenz besteht darin, daß die Chancen einer städtischen Verwaltung, ein nur von ihr verfolgtes Leitbild politisch im Alleingang durchzusetzen, als denkbar gering einzuschätzen sind. Auszugehen ist vielmehr von einer Konkurrenz unterschiedlicher und z. T. auch gegensätzlicher Leitbildvorstellungen im städtischen Raum, deren Vertreter um die Durchsetzung konkurrieren. Hierbei besitzen die »Globalisierungsregimes« den Vorteil, daß die von ihnen angestrebte »funktionale Stadt« entsteht, ohne daß dieses Leitbild auf der politischen Bühne einer eingehenden Diskussion unterworfen zu werden braucht. Diese Durchsetzungsfähigkeit auf der subpolitischen Ebene wird noch unterstützt durch die Fragmentierung der Stadtregion in verschiedene Gebietskörperschaften, von denen jede als »lokale Wohlfahrtsmaximierer« aktiv ist. Die politischen Entscheider der Umlandgemeinden einer Großstadt nehmen in der Regel keine Rücksicht auf die Absicht letzterer, sich eine belebte Innenstadt zu erhalten.

2. Um das Leitbild der belebten Innenstadt politisch durchzusetzen, benötigt die Stadtverwaltung die Unterstützung durch ein urbanes Regime in Form eines »lokalen Bündnisses«. Wo ein solches nicht vorhanden ist, sind die Städte genötigt, die Regimebildung selbst zu initiieren. Das gebräuchlichste Instrument hierzu ist die Inangasetzung eines Stadt- oder City-Marketing-Prozesses. Das Instrument des Stadtmarketing wird bisher primär als Instrument der kommunalen Wirtschaftsförderung zur Imageverbesserung und Investorenwerbung aufgefaßt.⁵⁵ Aus der Perspektive des Regime-Ansatzes gewinnt diese Strategie aber auch stadtentwicklungspolitische Bedeutung. Das Defizit eines fehlenden urbanen Regimes vom Typ des »lokalen Bündnisses« als dritte Kraft zwischen »symbolischem Regime« und »Globalisierungsregime« ist gerade in den ostdeutschen Städten spürbar, wo die Konfrontation dieser beiden pragmatische Lösungswege für die Innenstadt verhindert.

⁵⁵ Vgl. z. B. H. Lüdtker / B. Stratmann, Nullsummenspiele auf Quasimärkten. Stadtmarketing als theoretische und methodologische Herausforderung für die Sozialforschung, in: Soziale Welt 47 (1996), S. 297 ff.

3. Wie bereits in Pkt. 1. angesprochen, hängen die Erfolgchancen der Kernstädte einer Stadtregion für eine Umsetzung ihrer Leitbildstrategie stark von den Entscheidungen der anderen Kommunen in der Stadtregion ab. Trotz der von politischer und wissenschaftlicher Seite immer wieder herausgehobenen potentiellen Vorteile kooperativen und koordinierten Verhaltens zwischen diesen Gebietskörperschaften dominieren aber konfliktäres und Konkurrenzverhalten den Alltag interkommunaler Interessenabstimmung.⁵⁶ In dieser Hinsicht können urbane Regimes die Funktion übernehmen, durch eigene informelle interkommunale Kontakte Blockaden auf der politisch-administrativen Ebene zu überwinden.

6. *Schlußbemerkung*

Aus soziologischer Perspektive wird die Leistungsfähigkeit von Städten häufig danach beurteilt, welche soziale und symbolische Integrationskraft sie noch aufweisen. Daß das sich darauf beziehende negative Urteil manchmal vorschnell ist, sollte die ausführlichere Darlegung der Mechanismen systemischer Integration verdeutlichen. Dieser Integrationsmodus gewinnt in einer zunehmend technisch überformten und mit technischen Ressourcen ausgestatteten Umwelt kontinuierlich an Gewicht. Allerdings kann er den Modus der sozialen und symbolischen Integration nur begrenzt ersetzen. Ortsbezogenheit, Sicherheit durch Orientierung an Normen und kultureller Konsens lassen sich durch ihn nicht herstellen.

Sollten die im Rahmen des Regime-Ansatzes formulierten Hypothesen von der politischen Konkurrenz der drei Typen urbaner Regimes zutreffen, so müßte man auch im Hinblick auf die Integrationsmodi von einer Konkurrenzsituation ausgehen. Was die Leistungsfähigkeit der Städte hinsichtlich ihres Integrationsvermögens angeht, so scheinen bisher diejenigen Städte am besten zu fahren, wo alle drei Arten und Weisen der Integration aktive Unterstützung durch städtische Akteure finden (Konstellation (7) in Abbildung 2). Ist eine solche Ausgleichsfunktion gleichzeitig konkurrierender Regimes nicht gegeben, so kommt es in langfristiger Perspektive zu einer wechselnden Prädominanz verschiedener Integrationsweisen: Auf eine Phase 1, in der Stadtentwicklungsmaßnahmen mit Betonung des einen Modus umgesetzt werden, folgt eine Phase 2 mit einer Gegenreaktion.⁵⁷ Im Endergebnis scheint dies aber zu einem weniger optimalen Verlauf der Stadtentwicklung zu führen.

⁵⁶ P. Franz et al. (s. A 3), S. 121 ff.

⁵⁷ Als eine solche Gegenreaktion auf die Dominanz des »Globalisierungsregimes« in Frankfurt am Main, das die Stadt besonders geprägt hat, kann man die Gründung einer »Sozialpolitischen Offensive« (SPO) im Jahr 1992 interpretieren. Vgl. P. Bartelheimer / T. v. Freyberg, Neue Bündnisse in der Krise der sozialen Stadt – Das Beispiel der Sozialpolitischen Offensive Frankfurt, in: W. Hanesch (Hrsg.), Überlebt die soziale Stadt? Konzeption, Krise und Perspektiven kommunaler Sozialstaatlichkeit, Opladen 1997, S. 183–203. Allerdings ist es diesem Ansatz zu einem »lokalen Bündnis« bisher nicht gelungen, Regimestatus zu erlangen. Vgl. ebda., S. 206–210.

Detlef Karg

Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit?

*Anmerkungen eines Denkmalpflegers**

Internationale Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt – Die alte Stadt morgen – vom 24. bis 27. April 1997 in Esslingen am Neckar

Lassen Sie mich vorab einige Erscheinungen der jüngsten Zeit in der Denkmalpflege skizzieren, von denen ich überzeugt bin, daß sie zu der mir hier gestellten Frage, Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit?, in einer beängstigenden Nähe stehen. Denn diese Erscheinungen könnten die Denkmalpflege in ein Abseits drängen, das dann auch einer Altstadtdenkmalpflege, will man einer derartigen Differenzierung von Denkmalpflege folgen, droht. Eine falsch verstandene Altstadtdenkmalpflege könnte diesen Prozeß sogar beflügeln, sie könnte sogar als Alibi benutzt werden.

Ich trage Sorge, daß im Ergebnis dieser Erscheinungen der Verlust an langjährig gewachsenen und sich immer wieder bestätigenden Inhalten und bewährten Regularien von über 200 Jahren Entwicklung institutionalisierter Denkmalpflege und Denkmalschutz stehen könnte. Vor allem zähle ich dazu Wortmeldungen, die darauf gerichtet sind, den sich erweiterten und weiternden Aufgaben der Denkmalpflege in den Dimensionen von Stadt und Kulturlandschaft mit einer Begrenzung auf das Einzeldenkmal und wohl auch auf ein zeitbedingt Besonderes zu begegnen. Wir Denkmalpfleger vor allem haben uns zu fragen, ob der Hintergrund für ein derartiges Wollen auf Defizite in der Denkmalkunde zurückzuführen ist, oder ob es nicht sogar eine Reaktion auf die gegenwärtigen Erschütterungen in den wirtschaftlichen, sodann auch sozialen und kulturellen Strukturen unseres Gemeinwesens ist. Denn Denkmalpflege, so wird uns ja versucht deutlich zu machen, sei zu kostspielig, sei in der gegenwärtigen Situation, wo alle sparen müssen, nicht finanzierbar.

Der letztgenannte Aspekt drängt sich mir förmlich auf, wenn ich nach einer Erklärung für die Wucht der Stigmatisierungen suche, denen die Denkmalpflege als Investitionshemmnis, als Arbeitsplatzverhinderer und somit als störendes Moment für unsere so einseitig auf Entwicklung ausgerichteten Gesellschaft unterliegt. Derartige Platzzuweisungen betreiben nicht nur betriebswirtschaftlich orientierte Investoren.

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

Auch Politiker und Vertreter einzelner Interessenverbände versuchen sich in dieser Weise, um so der Öffentlichkeit »die Schuldigen«, zu denen auch die Denkmalpfleger gehören sollen, für das als schlecht bezeichnete Investitionsklima in unserem Land zu präsentieren.

Vielleicht können Sie mir Verständnis für diese Überzeichnung entgegenbringen, da ich aus einem östlichen Bundesland komme, wo die erhoffte und auch angekündigte Prosperität sich nicht in dem erwarteten Zeithorizont erfüllt und wo den Investitionen schnell, oft allzu schnell der Weg bereitet werden soll und tatsächlich auch wird. Aber ich wiederhole meine schon vor Jahren bekundete Auffassung: Was im Osten geschieht, wird nicht ohne Auswirkungen auf den Westen bleiben.

Investitionen gleich Entwicklung? Entwicklung könnte dann in dem Verständnis von mehr, höher und neu ruhen und so zu einer, wenngleich nicht mit letzter Konsequenz, jedoch aber zu einer, leider erst im Nachgang, als schmerzvoll empfundenen Absage an das Überkommene, an das »Alte« führen. Bei derartigen, zugegebenermaßen sehr vereinfacht dargestellten Zusammenhängen kann es fast verständlich werden, wenn auch von einigen in der Öffentlichkeit in vorderster Reihe stehenden Denkmalpflegern die Kunde von dem Ende der Blütezeit der staatlichen Denkmalpflege zu vernehmen ist.

Ist das möglicherweise nicht die Resignation vor den immer geringer werdenden direkten öffentlichen finanziellen Zuwendungen für die denkmalpflegerischen Belange und dem schleichenden Personalstellenabbau in den für das Allgemeinwohl wirkenden Facheinrichtungen der Denkmalpflege, vor allem in den Landesdenkmalämtern? Diese Haltung könnte auch genährt sein durch Bestrebungen, die langjährig gewachsenen und demokratisch geprägten gesetzlichen Regularien für Denkmalpflege und Denkmalschutz, wenn schon nicht sogleich außer Kraft zu setzen, so doch aber wenigstens zu entkräften. Aufhebung der fachlichen Weisungsunabhängigkeit der Fachämter oder die Abschaffung des Einvernehmens zwischen Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörden stehen dabei zur Betrachtung an. Aber erst diese Regularien garantieren bei dem Abgleich der unterschiedlichen Interessen die Vertretung des denkmalpflegerischen Anliegens, also die Erhaltung unseres bau- und gartenkünstlerischen Erbes. Genährt wird diese Haltung des Abbaus vorhandener denkmalschutzrechtlicher Regularien möglicherweise auch durch das Wollen, die Verantwortung des Staates auf die kommunale Ebene und in die so verheißungsvoll gepriesene Privatsphäre zu delegieren.

Die Städte- und Gemeindevertretungen stehen diesem Ansinnen offensichtlich sehr aufgeschlossen gegenüber. Sie erheben auch, mehr oder weniger, Anspruch auf die Vertretung denkmalfachlicher und denkmalrechtlicher Kompetenzen, weil sie sich davon eine Stärkung ihrer Stellung gegenüber dem Land und Bund versprechen und weil sie sich sonst in ihrem Selbstbestimmungsrecht, um es moderat zu formulieren, beeinflusst fühlen. Hoffentlich erkennen sie dann auch die Verpflichtungen, die ihnen

daraus unabdingbar zuwachsen würden. Es sind Verpflichtungen, die sich nicht nur in einem Mehr an finanziellen Aufwendungen und qualifizierten Fachkräften äußern. Sie äußern sich auch oder gerade im Hinblick auf ein Mehr an Verantwortung für die verbindlichen Inhalte unseres demokratischen Wertgefüges, dem auch das Erhaltungsinteresse an Denkmälern aufgrund ihres Zeugniswertes und Bedeutungsgehaltes zugehörig ist und das gerichtet ist und weiter gerichtet bleiben muß auf die Kulturlandschaft in ihrer geschichtlichen Dimension, also nicht nur einengend auf die Stadt bezogen, sondern auch auf ihr weitgreifendes Umland. Zu bedenken sind dabei auch die häufig, zu häufig anzutreffenden zeitlich begrenzten Auffassungen, die lokalen Interessen und momentanen wirtschaftlichen Gegebenheiten, etwa orientiert an Jahreshaushaltsplänen oder am Erkenntnisstand Einzelner.

Die Gefahr, die derartige Kompetenzverlagerungen beinhalten, ist nicht wegzudiskutieren. Vielmehr ist sie mit der gebotenen Sachlichkeit zu erörtern und zwar vor dem Hintergrund der Einmaligkeit und Nicht-Reproduzierbarkeit von Denkmälern. Sie ist zu erörtern vor dem Hintergrund der Bedeutung der Denkmale als Geschichtsdokument und Kunstwerk, und das nicht nur bezogen auf das Einzeldenkmal, sondern auf die ganze Stadt, auf die Region, auf die Kulturlandschaft mit ihren vielfältigen Erscheinungen. Insofern werden wir das schon Erkannte, Praktizierte und Erfahrene durchaus kraftvoll vorzubringen haben, auch in der Darstellung der zu erwartenden Folgen.

Einem Pragmatismus oder sektoral gerichteten Interessen kann die Bewertung unserer Vergangenheit nicht noch einmal unterliegen. Dazu sind die Erfahrungen, die wir in unserem Jahrhundert im Umgang mit unserem kulturellen Erbe machen mußten, zu eindrucksvoll und zu nachhaltig, um uns erneut novizenhaft auf diese Ebene begeben zu können. Es bedarf wohl auch kaum tiefschürfender Analysen über die Ergebnisse des zu registrierenden inflationären Umgangs mit dem Denkmalbegriff. Vielleicht wäre ein wenig mehr Berufsethos schon hilfreich, um angesichts eines tatsächlichen oder drohenden Verlustes an Denkmälern dem Ansinnen zu widerstehen, durch Nachbauten, in welcher Art von historischem Kostüm auch immer, uns Geschichte, Vergangenheit vermitteln zu lassen. Wohl deutlicher als bisher geschehen, wird der professionell tätige Denkmalpfleger deshalb klarzustellen haben, daß es in der Denkmalpflege nicht um Rekonstruktionen des Verlorengegangenen, um Translozierungen und um historisierende Nachbauten geht, sondern daß es ihm um die vorhandenen Sachzeugen der Geschichte am historischen Ort geht, für deren Erhalt er bei allen noch so einschneidenden wirtschaftlichen Zwängen einzutreten hat.

Nicht die schnelle Entscheidung, nicht die Unterwerfung unter das vermeintlich Unabwendbare führt zu dem tatsächlich unabwendbaren Resultat, sondern über Erhalt oder Verlust wird erst dann zu entscheiden sein, wenn einengende Betrachtungsweisen unter Zuhilfenahme aller unsere Lebensqualität bestimmenden Faktoren gesprengt werden. Es ist durchaus erfreulich zu vernehmen, was wir durch den wissen-

schaftlich-technischen Fortschritt, durch das handwerkliche Geschick alles vermögen. Und ich wage die Behauptung, daß wir in der materiellen Erscheinung vieles nachbauen, nachbasteln können, um uns den Eindruck des Alten, des Herkömmlichen illusionär zu schaffen. Technisch und handwerklich, wie ich meine, sind wir jedenfalls dazu in der Lage.

Und der Drang nach dem Reproduzieren, um all das Mögliche auch zu tun, könnte sich auch als ein Ergebnis von ungehemmter Fortschrittsgläubigkeit erweisen, wenn dann die Frage nach den Faktoren, die unsere Lebensqualität bestimmen, vernachlässigt wird. Ich meine, um hier nur eine von vielen Möglichkeiten anzudeuten, damit auch die elektronisch gestützte Vermittlung von vorhandenen aber auch nicht mehr vorhandenen substantiellen Zeugnissen unserer Entwicklungsgeschichte.

Wie viele Mitbürger werden sich in Zukunft die kulturhistorisch bedeutenden Bauwerke, ihre visuelle Erfahrung mit diesen, von der uns scheinbar immer stärker zu bestimmenden Oberfläche eines Bildschirms vermitteln lassen? Virtuelle Realität ist mehr als ein modisches Schlagwort der Gegenwart. Viele Erscheinungen in der gebauten Umwelt dürfen wir unter diesen Begriff stellen, auch aus der Vergangenheit, wie das Nachbauen von Landschaften und Bauwerken und doch stehen hier kardinale Unterschiede zur Betrachtung an. Zum einen die Vermittlung des Erbauten in einer neuen Kausalität – aber im Materiellen und zum anderen die Vermittlung des Erbauten in seiner originären Erscheinung – vermittelt durch und über Medien.

Ein Phänomen, das es nicht zu verteufeln gilt, sondern mit dem wir lernen müssen umzugehen. Und vielleicht um so engagierter, haben wir Denkmalpfleger uns in unserer so reproduzierfähigen und -freudigen Welt um die tatsächlich vorhandenen baulich-kulturellen Werte zu mühen. Sie sind uns als substantielle Zeugnisse menschlicher Schöpferkraft überliefert und geben uns durch ihre Authentizität von diesem Schöpfungsakt Kunde. Und insofern ist das Arbeitsfeld des Denkmalpflegers vergleichbar mit dem Wirken der Natur- und Umweltschützer, der für den Erhalt der natürlichen Grundlagen unseres Seins eintritt.

Doch nicht nur wir Denkmalpfleger haben in unserer so arbeitsteiligen und plural orientierten Welt mit ihren unterschiedlichen Wertekonstellationen dafür zu sorgen, daß das wirklich Vorhandene, dessen Zeugniswert im Materiellen wurzelt und das sich uns in seiner Bedeutung durch seinen immateriellen Charakter erschließt, nicht verloren geht, vor allem nicht durch Eingrenzungen und das Schaffen von Scheinwelten. Wehren wir uns also gegen Haltungen, die im Ergebnis dazu führen können, daß wir uns unser baulich-kulturelles Erbe so reproduzieren, wie es gerade genehm ist, wie es in das aktuelle Geschehen paßt. Wenn derartige Unternehmungen zudem noch mit repräsentativen Preisen und öffentlichen Ehrungen begleitet werden, dann könnte das auf unser Wertgefühl nachhaltig wirksame Folgen haben, Folgen, die sich uns als die zwar offiziell immer wieder verworfene »Wegwerfgesellschaft« präsentieren.

Schauen wir zurück und lernen wir wirklich aus der Geschichte, auch der jüngsten,

was Eingrenzungen und Ersatzstücke bewirken. Selektierende Geschichtsauffassungen, begleitet von doktrinären Ideologien wie auch einseitig wirtschaftlich gerichtete Parameter, gepaart mit dem alles Machbaren führen in die Sackgasse, in der ein Umkehren nur unter schwersten Verlusten möglich ist. Und nicht immer sind diese Verluste sogleich spürbar, sie wirken nach, ob im Kulturellen, Sozialen aber auch Wirtschaftlichen. Politiker als Mittler, Wegbereiter sind gefragt. Auch eine nachhaltigere und offensivere Fachpolitik ist gefragt, eine Fachpolitik, die sich nicht devot populistisch restaurativer Baugesinnung anschließt. Nicht der Rückzug der Denkmalpflege aus der Wertediskussion kann zur Betrachtung anstehen, wie auch immer wieder das Besinnen auf das tatsächliche denkmalpflegerische Anliegen angemahnt werden muß, auch wenn es als unbequem oder störend empfunden wird.

Wohl kaum an einem anderen Ort werden derartige Entwicklungen so spürbar, werden Defizite, ist das Gewollte und Erhoffte in dem Spannungsfeld von Erreichtem und Möglichem und noch Vorhandenen so deutlich wie in der Stadt. Wo anders als in der Stadt hat sich im Laufe der Menschheitsgeschichte so vieles entzündet, ist so vieles dingbar geworden und hat sich Lebensqualität so exemplarisch veräußert.

Die Visionen zur Stadtgestalt sind in vielfältiger Weise nachzuzeichnen. Das tatsächlich Gebaute, geprägt durch Material und Bauweise als Ergebnis unterschiedlich zeitbedingt wirkender politischer, sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Gegebenheiten, ist nachvollziehbar und kontrollierbar durch das Erlebnis der eigenen Anschauung und zu erhellen durch die mehr oder weniger bekannten Beweg- und Hintergründe seiner Entstehung und Erhaltung. Diese Informationen sind bewahrt im Einzelhaus mit seinem Formenapparat wie auch in der Struktur, in dem Gefüge der Stadt mit den Baugruppen und Raumfolgen, und zudem stehen die urbanen Agglomerationen in ihren regional unterschiedlichen Erscheinungen in einem übergreifenden stetigen Spannungsfeld von Natur und Kultur. Stadtliebe und Stadtflucht dürfen als Zeichen derartiger Wirkungsmechanismen gelten. Insofern erfahren die Städte als herausragende Dokumente unseres gestalteten Lebensraumes eine besondere Beachtung. Die Informationen, die wir ihren substantiellen Zeugnissen entnehmen, belegen, daß das Vorgefundene immer die Grundlage, der Ansatz für das Nachfolgende war. Dieses Wissen zu verdrängen, wäre wohl fatal, denn es verweist einmal mehr auf die Wurzeln unseres Daseins, auf unsere kulturelle Bestimmung mit der Dimension des Geschichtlichen.

Den Denkmalpflegern ist vor allen Anderen die Verantwortung um die Erhaltung der substantiellen Zeugnisse mit ihren ideellen Gehalten übertragen, es ist die Verantwortung vor den Sachzeugen der Geschichte, vor ihrer Authentizität als das tragende und auf die Zukunft gerichtete identitätsstiftende Moment. Und Geschichte, um es nochmals zu wiederholen, ist nicht korrigierbar. Sie ist und muß erfahrbar bleiben, gerade in der Stadt.

Vor diesem Hintergrund erbitte ich Ihre Nachsicht, wenn ich den von mir für diese

Tagung zwar akzeptierten Begriff »Altstadtdenkmalpflege« mit kritischen Anmerkungen versehe. Es hat durchaus den Anschein, daß er etwas Besonderes andeuten soll und impliziert wohl nicht zu unrecht für die Öffentlichkeit, daß es eine Altstadt- und Neustadtdenkmalpflege geben müßte. Dies ist aber wohl kaum vertretbar, wenn ich mir den Begriff »Denkmal«, so wie er in allen, eingedenk einiger Differenzierungen, in allen Landesdenkmalgesetzen im Hinblick auf seine Definition betrachte, wenn ich mir die Verbindlichkeit methodischen Handelns, festgeschrieben in Empfehlungen und auch internationalen Abkommen, zu eigen mache, und wenn ich den Begriff städtebauliche Denkmalpflege nicht aushöhle. Spätestens seit dem Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 haben der Stadtgrundriß, die Stadtstruktur, das Stadtumfeld und die städtebaulichen Bezüge eine Aufwertung und in gewisser Weise auch Berücksichtigung bei allen Stadtentwicklungsplanungen und -gestaltungen erfahren. Doch das ist weder räumlich noch zeitlich einzugrenzen und umfaßt die gesamte Stadt in ihrer Geschichtlichkeit.

Da diese Entwicklung in der Denkmalpflege einherging mit einem ungehinderten Kahlschlag in unseren Städten und sich verband mit der bewußt gewordenen und auch erfahrenen Geschichtslosigkeit in den 60er und 70er Jahren unseres Jahrhunderts, so steht umso mehr die Frage, wieso wir die »Alte Stadt« als einen besonderen Bereich, wie immer er auch abzugrenzen wäre, zu betrachten haben und womöglich als diesen auch behandeln sollen?

Die semantische Bedeutung von »alt« ist in dieser Betrachtung durchaus janusköpfig. Zum einen scheint »das Alte« in der Tat eine auf das Vergehen gerichtete Bedeutung zu beinhalten, eine nicht gerade mit Ehrfurcht, sondern eher mit Wehmut belegte Zuwendung in unserer Gegenwart; zum anderen erfuhr aber »das Alte« wohl nicht zuletzt als Kompensation für Geschichtsdefizite, eine wohl mehr oder weniger nostalgisch gefärbte Aufwertung. Bei der Suche nach einer menschlicheren Stadtgestalt, ich darf hier auf Mitscherlich verweisen, befördert durch psychologische und soziologische Erkenntnisse, war diese Aufwertung ein wohl nicht zu unterschätzendes Moment.¹ Ich vertrete daher auch die Ansicht, daß diese Bewegung eine Antwort war auf die sogenannte Moderne, auf die »Funktionelle Stadt«, wie sie Conrads zutreffend charakterisierte: »Stadtbau kann niemals durch ästhetische Überlagerungen bestimmt werden, sondern ausschließlich durch funktionelle Folgerungen.«²

Was dann u. a. als Defizit empfunden wurde, war die Stadtgestaltung und die zunehmende Geschichtslosigkeit in den Städten. Damit war die kulturelle Entwertung der Altbausubstanz angemahnt, ob bedingt durch ein ideologisch geprägtes und doktrinär verkündetes und vermitteltes Geschichtsbild oder durch den Aufschwung industrieller Fertigungsprozesse im Städtebau, gleichwohl auch durch die Prosperität und

¹ A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt/M. 1965.

² U. Conrads, Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Braunschweig 1992.

der damit einhergehenden Heroisierung »des Neuen«. Das Leitbild der Stadt sollte für die neue Gesellschaft, ob in Ost oder West, nicht die Stadt des 19. Jahrhunderts in ihrer romantischen Prägung mit einer wuchtigen in den Himmel ragenden Kirche, umgeben von kauernden Häusern, und zur Umgebung abgeschirmt durch eine Stadtmauer oder eine Wallanlage sein, sondern der offene durchgrünte Raum. Daß sich derartige Entwicklungen schon im 19. Jahrhundert andeuteten, soll durch eine Simplifizierung zur Verdeutlichung dieses Vorganges geschehen. So verweise ich lediglich auf die Villenvororte, auf die Industrie- und Gewerbeviertel mit den ihnen beigegebenen Siedlungsanlagen vor den Toren der alten, meist noch mittelalterlich geprägten Stadt und auf die öffentlichen Garten- und Platzanlagen, auf die Freiflächen- und Erschließungssysteme. Auch das war und ist »Stadt«.

Doch in das Interessensfeld der 70er Jahre rückte die mittelalterliche Stadt, rückten die historischen Stadtkerne. Sie sollten den Verlust an Lebensqualität in der »Funktionellen Stadt« kompensieren. Doch unterliegen wir nicht einem Irrtum, wenn verlorene Lebensqualität durch Nachbau von mittelalterlichen Stadtgebilden, wohl dann synonym für die »Alte Stadt« geltend, oder durch den Aufbau von sogenannten Traditionsinseln vom Marktplatz bis zum Fachwerkhausquartier Ersatz finden soll. Es ist in der Praxis immer wieder erstaunlich, wie offen die Forderung nach dem Rückbau zu den sogenannten historischen, oft gleichgesetzt mit den mittelalterlichen Stadtkernen auf Akzeptanz stößt und sich so das romantische Empfinden des 19. Jahrhunderts immer wieder, oder besser immer noch vergegenwärtigt.

Eine Segregation nach »Alt« und »Neu« in unseren Städten, gestützt auch durch Bezeichnungen wie »Alte Stadt«, Altstadtdenkmalpflege und als Entsprechung dann Neustadt und Neustadt-denkmalpflege, sehe ich für unser kulturhistorisches Verständnis sodann auch für städtebauliche Entwicklungsstrategien, für Konzepte und Planungen, mit bedenkenwerten Risiken behaftet. Zu diesen zähle ich die Gefahr, die Stadt nicht aus ihrem Entwicklungsgang, der durch unterschiedliche Strukturen und Erscheinungen dokumentiert ist, zu erkennen und zu erfahren, sondern ihre einzelnen Areale, Bereiche oder Quartiere aus einem Selbstverständnis des Bauherren oder des Planers zu begegnen und zu werten sowie zu Identitätsinseln, Tourismuszentren oder Schickeriavierteln zu entwickeln. Dieser Ansatz erbringt die unüberhörbaren Konflikte zwischen Bauherren, den verantwortlichen Dezernenten in den Kommunen, den Planern und uns Denkmalpflegern.

Deshalb bedarf es, natürlich in erforderlichen und angemessenen Differenzierungen, zuvörderst einer Bauzustandsanalyse mit einer Werteanalyse, die nicht nur auf das einzelne Bauwerk gerichtet ist, sondern auch das Beziehungs- und Wirkungsgewebe, die Bauglieder und Raumfolgen der ganzen Stadt beinhaltet. Vor allem aber anzumahnen ist die Erfassung und Bewertung der gesamten baulichen Substanz hinsichtlich ihres Denkmalwertes und die Ausweisung von Einzeldenkmälern, Denkmalensembles und Denkmalbereiche, dargestellt in den seitens der Denkmalpflege immer

wieder geforderten Denkmalkarten und mündend in eine denkmalpflegerische Aufgabenstellung für das Ganze, bezeichnet als »denkmalpflegerische Zielplanung«, Denkmalplan oder Denkmalpflegeplan, natürlich durchaus auch differenziert nach Stadtteilen bzw. Gebietseinheiten.

Diese Materialien müssen zu einer unverzichtbaren Grundlage für sämtliche entwicklungsrelevanten Planungen für die Stadt werden, denn die Denkmalpflege hat sich aus dem ihr in der Vergangenheit zugeschriebenen rein kulturpflegerischen Ansatz bildungsgebietender Aufgabenstellungen gelöst. Sie wurde zu einer konstanten Größe des von und für Menschen ge- und zu schaffenden urbanen Raumes, wohl letztlich seines ganzen Lebensraumes. Denkmalpflege wird damit zu einem alle Bereiche unseres Gemeinwesens durchdringenden Anliegen: ob im Kulturellen, Sozialen oder Ökonomischen. Denkmalpflege wird damit ferner zu einem stabilisierenden Moment in den gegenwärtig und auch künftig zu erwartenden explosionsartigen Wandlungen zeitlich eng begrenzter Wertsetzungen.

Sollte aber »alt« auch synonym für geschichtliches Bewußtsein stehen, dann wäre wohl mit Recht zu erwarten, daß es relativierend auf das Neue, auf das Neu-Zuschaffende wirken könnte. Ein derartiges Regulativ steht aber einer noch immer ungenügenden Akzeptanz, daß Denkmale aufgrund ihrer geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung unverzichtbare substantielle Zeugnisse unseres baulich-kulturellen Erbes sind, gegenüber. So bleibt entscheidend, betrachtet unter dem hier in Rede stehenden Zusammenhang, daß die denkmalpflegerische Tätigkeit, mit der Erfassung und Bewertung unseres baulich-kulturellen Erbes eines gesamten Stadtgebietes beginnt. Sie kann aber, gerade ich dem vorab darstellten entwicklungsgeschichtlichen Aspekt, nur dann mit ihren weitreichenden Gehalten zum Tragen kommen, wenn sie schon Eingang in die immer bedeutsamer werdenden informellen Planungsstufen der Stadtentwicklung, wie städtebauliche Rahmenentwicklungsplanungen oder Masterpläne, findet. Es reicht nicht, sollen Konflikte und Verluste vermieden werden, wenn denkmalpflegerische Belange erst während der Bauleitplanung, also erst im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauungspläne berücksichtigt oder der Genehmigungs- und Erlaubnisplanung erörtert werden. Die Erfahrungen der letzten Jahre in den östlichen Bundesländern haben das eindrucksvoll bewiesen. Ebenso ist das denkmalpflegerische Anliegen weder räumlich auf einzelne Areale oder Bereiche zu begrenzen, noch kann es einer aktuell bestehenden Vorliebe für zeitlich begrenzte Entwicklungsetappen, wie immer sie gewählt werden, unterliegen.

Insofern kann ein sorgloser Gebrauch von Begriffen, wie Altstadtdenkmalpflege oder »Alte Stadt«, in der Tat zu Verwirrungen führen. Er könnte Geschichtlichkeit mit »Flucht in die Vergangenheit« verwechseln, vor allem auch dann, wenn es noch zur Ausgrenzung besonderer Bereiche kommt, wenn die Stadt nicht als Ganzes, von ihrer Gründung bis zur Gegenwart betrachtet wird, und wenn wir versuchen wollten,

unserer Geschichte durch restaurativ gerichtete Bauaufgaben zu entsprechen. Es wäre wohl richtig von Denkmalpflege in der Stadt, von Denkmalpflege im Stadtzentrum oder in den Vororten, von Denkmalpflege in Ensembles oder am Gebäude oder im Garten zu sprechen. Einer babylonischen Sprachvielfalt sollten wir uns indes versagen, denn sie birgt die Gefahr, das denkmalpflegerische Anliegen zu verklären.

Wertanalysen über raumkompositorische und gestaltbildende Qualitäten in unseren Städten auf der Grundlage von Denkmalkarten, ein derartig erstelltes Grundlagenmaterial für ihre Entwicklung, richtet sich gegen den Verdacht einer Flucht in die Vergangenheit. Sie orientieren auf das Vorhandene und lassen Geschichte, tatsächlich Geschehenes mit allen Höhen und Tiefen erkennbar und nachvollziehbar werden, ohne Flucht in die Vergangenheit aber auch ohne Absage an die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Wenn wir Geschichte als ein Ergebnis komplizierter Wirkungszusammenhänge begreifen und nicht als eine Ereignissammlung, dann bleiben uns auch Refugien oder Scheinwelten erspart. Eine Flucht in die Vergangenheit, um nochmals das mir gestellte Thema anzusprechen, kann dann ausgeschlossen werden, wenn das »Alte«, das tatsächlich vorhandene »Alte« als Korrektiv für das »Neue« verstanden und mit seinem Zeugniswert und seiner Wirkung in das »Neue« eingebunden wird.

Hier setzt Stadtentwicklung an, nicht in einer Überplanung des Vorhandenen, sondern in einer Korrespondenz von »Alt« und »Neu«, im Abgleich neuer Nutzungs- und Wohnformen für einzelne historische Bauten wie für das historisch gewachsene und unterschiedlich geprägte Stadtgefüge. Die Vielfalt des Vorhandenen, des »Alten«, sollte als ein »Angebot der Geschichte« verstanden und, um es nochmals zu betonen, in Korrespondenz zum Neuen gesetzt werden. Dann dürfte heutiger Städtebau, wieder zu einer Stadtbaukunst führen, ohne Flucht in das Vergangene und ohne Ablehnung des geschichtlich Gewachsenen, sondern zu einer Entwicklung im Sinne von Stadtreparatur.

Paul Vogels

Handel in der Stadt – eine Utopie?*

0. Vorbemerkung / Einführung

Der Titel des Referates »Handel in der Stadt – eine Utopie?« ist bewußt provozierend formuliert, die Fragestellung läßt auf eine eher pessimistische Grundhaltung schließen. Schon der frühere SPD-Bundestagsabgeordnete und Bundestagsvizepräsident Carlo Schmid hat einmal gesagt: »Es ist ein bedrohliches Zeichen, daß alle Utopien der jüngeren Zeit pessimistisch sind.« Von einem schwedischen Sänger stammt der Ausspruch: »The present ist dangerous, the future is uncertain, obviously only the past was paradise.«

Die teilweise kontroversen Diskussionen um die Handels-, Standort- und damit auch die Stadtentwicklung und hier wiederum insbesondere um die Innenstadtentwicklung werden nicht erst seit heute geführt. Die Versorgungsfunktion des Einzelhandels wurde schon im Mittelalter mit Begriffen wie Marktrecht – etwa gleichzusetzen mit dem Begriff der zentralörtlichen Einstufung, mit Begriffen wie Markt und Ständestraßen – gleichzusetzen mit Begriffen wie Innenstadt und Standortlage in Verbindung gebracht. Diskussionen um die Zukunft unserer Innenstädte, vor allem dabei auch der alten Städte bzw. der Altstädte, werden auch in Zukunft geführt werden müssen, da die Interessen von Eigentümern und Betreibern nicht identisch sind, die Zeithorizonte einer Stadtentwicklungsplanung langfristig ausgerichtet sind, während die unternehmerische Standort- und Expansionspolitik mitunter kurzen Zeitintervallen unterliegen.

1. Ausgewählte Grundzüge der Standortpolitik

Wenn man bedenkt, daß sich die unternehmerische Standortpolitik u. a. am Kundenverhalten orientiert, daß Standortentscheidungen auch unter Aspekten wie z. B. Sortimentspolitik, Betriebstypenentwicklung, Filialnetzverdichtung getroffen werden, dann ist offensichtlich, daß Stadtentwicklungspolitik einerseits und unternehmerische Standortpolitik andererseits nicht konform verlaufen können. Diskrepanzen treten gerade in alten Städten mit ihren alten, kulturhistorischen und mithin schützenswer-

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

ten Ensembles auf. Speziell eine alte Innenstadt kann die städtebaulichen, verkehrlichen und ökonomischen Voraussetzungen für eine aktive Handelspolitik kaum erfüllen. Investoren erwarten Rendite. Zu einem Engagement in Altstädten sind sie nur dann bereit, wenn sich Investitionen rechnen lassen.

2. Kaufkraftentwicklung

Eine stagnierende Einwohnerentwicklung, eine unvorteilhafte Entwicklung der Alterspyramide, eine seit 1993/94 rückläufige reale Einkommensentwicklung und eine seit einigen Jahren zu beobachtende Ausgabenumschichtung der privaten Haushalte (»lieber Ibiza, statt Edeka«) haben dazu geführt, daß auch für die kommenden Jahre selbst im Falle einer geänderten Steuergesetzgebung mit einer Entlastung der sog. Maseneinkommen nicht zu rechnen sein wird. Die rückläufige Einkommens- und damit auch in Bezug auf den Einzelhandel rückläufige Ausgabenentwicklung wird, wie schon in den vergangenen fünf Jahren, keine positive Umsatzentwicklung auslösen. Branchen- und unternehmensbezogen wird es Gewinner und Verlierer geben (vgl. Grafik 1).

Trotz dieser negativen Entwicklung der wichtigsten Kaufkraftparameter verfolgen viele Unternehmen nach wie vor eine offensive Unternehmens- und Standortpolitik; neue Standorte werden aufbereitet, zusätzliche Einzelhandelsflächen werden errichtet (vgl. Grafik 2) und betrieben, Umsätze umverteilt. Unternehmenspolitik orientiert sich nicht vorwiegend an städtebaulichen Aufgaben, Zielen und Funktionen, ebenso wenig an den Vorstellungen von Politikern, Planern und sogar Verbrauchern zur Versorgungsfunktion des Einzelhandels. Maßstäbe für Unternehmen sind nüchterne betriebswirtschaftliche Fakten, wie Marktabschöpfung, Umsatz und Gewinn.

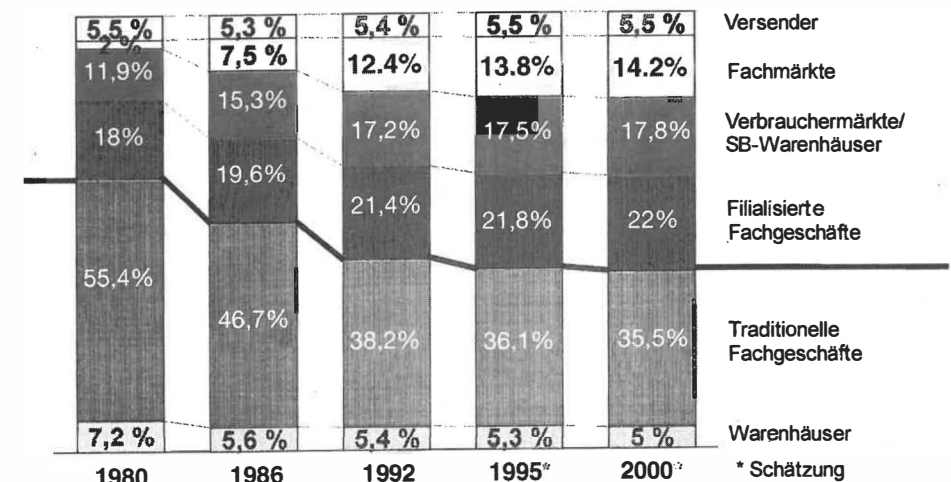
3. Ausgewählte Grundzüge der Handels- und Standortentwicklung

3.1. Aspekte des Strukturwandels

In Deutschland müssen täglich sieben Geschäfte, im Jahr etwa 2 500 Geschäfte, in der Regel Nahversorgungsbetriebe und City-Geschäfte aufgeben. Dies ist etwa das 6- bis 7fache des Einzelhandelsbesatzes einer mittleren Stadt wie z. B. Leonberg, Lahr, Waiblingen oder Fellbach. Jährlich gibt es etwa 30 000 Arbeitsplätze im Einzelhandel weniger; dies ist das 10fache der Einzelhandelsbeschäftigten einer mittelgroßen Stadt, oder bezogen auf die Gesamtzahl der Einzelhandelsbeschäftigten in Deutschland mehr als 1 %. Die veränderten Öffnungszeiten haben nur vorübergehend zu einem Stillstand der negativen Entwicklung beigetragen.

Bestimmte Entwicklungen sind nicht ausschließlich handelspolitisch bzw. handelsstrukturell begründet. Andere Kriterien, z. B. Verbrauchergewohnheiten, Mobilitäts- und Bequemlichkeitsaspekte sind ebenso ursächlich für das Standortwahlverhalten der Unternehmen.

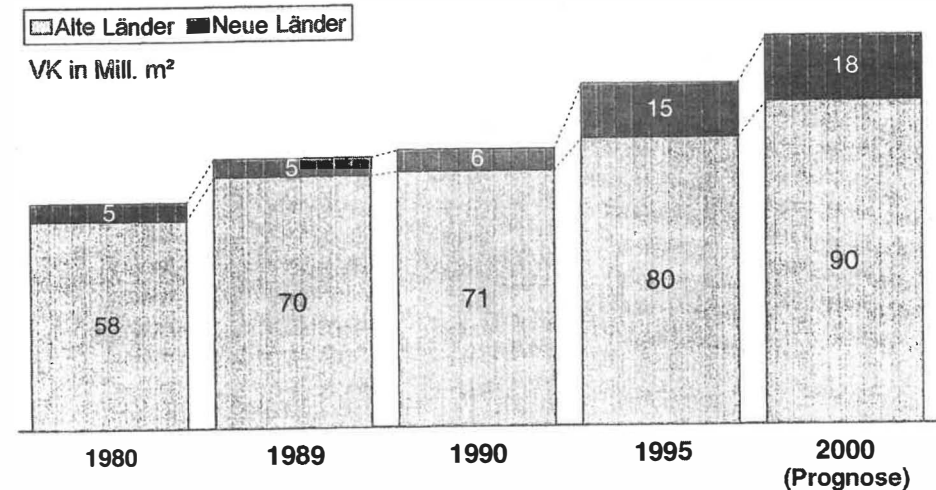
Grafik 1: Entwicklung der Marktanteile nach Betriebstypen im Einzelhandel



Quelle: ifo-Institut und GMA-Berechnungen

GMA

Grafik 2: Die Entwicklung der Verkaufsflächen im Ladeneinzelhandel



Quelle: Concepta, IfHS, GMA-Schätzungen

GMA

Die gesamte Einzelhandels-, Standort- und Flächenentwicklung ist einem permanenten Strukturwandel unterworfen. Dieser Strukturwandel führt zu stets neuen, teilweise tiefgreifenden Anforderungen an die Standort- und damit auch an die Stadtentwicklung. Um eine geordnete Stadtentwicklung sicherzustellen, sind gezielte Maßnahmen erforderlich. Derartige Maßnahmen sollen unter Bewahrung des Wettbewerbsgedankens die Konkurrenz der Betriebsformen, Branchen etc. gewährleisten; gewachsene, entwicklungsfähige und entwicklungswürdige Geschäftszentren und -lagen sollen durch den Wettbewerb nicht beeinträchtigt werden. Welchen Einfluß auf den Wettbewerb hat der Verbraucher, wie beeinflussen Verbrauchergewohnheiten Standortentscheidungen?

3.2. Der Einfluß des Kunden auf die Standortpolitik

Speziell das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten von Verbrauchern, dem wichtigsten Produkt in der Marktwirtschaft, haben den Entwicklungsprozeß im Einzelhandel mit gestaltet bzw. sind vom Handel beeinflusst worden. Dies wird auch in Zukunft so sein. Verbraucher werden sowohl als Ultrakonsumer als auch als Konsumasketen auftreten. Mehr und mehr Verbraucher »vagabundieren« und verhalten sich »multidimensional«, ebenso wie sich unterschiedliche Konsumententypen »in einer Person« wiederfinden.

Der Konsument im nächsten Jahrhundert wird nicht nur mehr Einkaufsstätten in seine Einkaufsalternativen einbeziehen, sich besser informieren oder selbstbewußter auftreten, er wird auch Fragen stellen zum Energieverbrauch, zur Verpackungentsorgung, zur Entsorgung bestimmter Produkte, zur Umweltverträglichkeit und zu möglichen Nebenwirkungen von Produkten. Das Fazit kann nur lauten, daß die Konsumenten zukünftig wohl weniger berechenbar sind und ihr Verhalten vielschichtiger wird.

Die Treue gegenüber Marken, aber auch die Treue gegenüber Einkaufsstätten und Einkaufsorten wird in Zukunft eher abnehmen. In erster Linie werden sich solche Einkaufsstätten in Zukunft behaupten, die über ein herausragendes Waren- und Dienstleistungsangebot verfügen, die für den Verbraucher bequem und sicher erreichbar sind und ein besonderes städtebauliches Ambiente im Sinne von Aufenthalts- und Verweilqualität bieten. Handel, aber auch Innen- und Altstädte als Handelsplätze haben sich auf ein wesentlich vielschichtigeres Kundenverhalten einzustellen. Sortiments-, Werbe- und Marketingaktivitäten von Unternehmen, letzteres insbesondere aber auch von Innenstädten, müssen nicht nur vielfältiger ausgerichtet werden. Im Gegensatz zu heute wird der Trend weniger zur Versorgung, sondern vielmehr zur Bedarfsweckung, zum Wohlbefinden und zur Kommunikation verlaufen müssen. Letzteres aber kann eines der wesentlichen Vorzüge und Abgrenzungsmerkmale von funktionsfähigen und erlebnisreichen Altstädten sein; so gestaltete Altstädte vermitteln damit ein Investitionsklima nicht nur für wirtschaftliche Funktionen. Das »Milieu« verkauft die Ware.

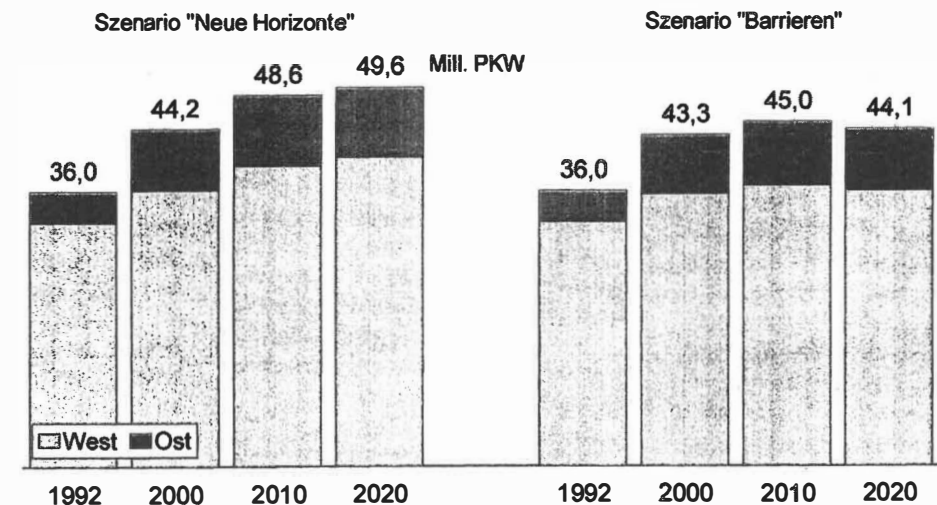
Wie können also Altstädte oder alte Städte in diesem Konkurrenzgeflecht unterschiedlicher Lage und Qualität und eines sich verändernden Konsumentenverhaltens sich langfristig als Wirtschaftszentren behaupten? Welche Mobilitätsentwicklung werden welche Standortentwicklungen auslösen?

3.3. Die Konsumentenmobilität

Zwischen 1960 und 1996 stieg der PKW-Bestand allein in den alten Bundesländern von 5,8 Millionen auf über 34 Mill. PKW an (vgl. Grafik 3). Für die Handels- und Standortpolitik führte diese Massenmobilisierung zu einer Entwicklung mit folgenden Wirkungen:

- Die Mobilisierung förderte den Suburbanisierungsprozeß und damit die Entwicklung neuer Einzelhandelsstandorte. Die alten Städte mit ihren festgefügteten Anlagen und schützenswerten Denkmälern waren nicht in der Lage, dieser rasanten Entwicklung zu folgen. Die alten Städte erfuhren nicht nur einen erheblichen Suburbanisierungsprozeß, sondern auch einen beträchtlichen Struktur- und Funktionswandel.
- Der steigende PKW-Bestand ermöglichte erst die Realisierung PKW-orientierter Standorte außerhalb historisch gewachsener Laufwegen. Bundes- und Durchgangsstraßen, Autobahnen wurden für Teile des Einzelhandels bevorzugte Standorte. Es bildeten sich Einkaufszentren und andere Agglomerationen, die nicht nur ein um-

Grafik 3: Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Deutschland



fassendes Waren-, sondern auch ein breit gefächertes Dienstleistungs- und Unterhaltungsangebot schufen. Auf der grünen Wiese wurden und werden Innenstädte heute weitgehend kopiert. Es entsteht somit nicht nur handelsbezogen eine Konkurrenz zu den Alt- und Innenstädten. Auch andere Funktionen unterlagen einem Strukturwandel, sie wurden und werden ausgelagert.

- Die Möglichkeit, im Kofferraum einen breit gefächerten Warenkorb nach Hause transportieren zu können, begünstigte das »one-stop-shopping« und damit diejenigen Betriebe, die über ein ausreichend dimensioniertes Kundenparkplatzangebot verfügten. Sowohl die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit in den alten Städten als auch die extrem hohen Kosten für den Bau von Stellplätzen führten zu Ungleichgewichten. Handelspolitisch ist die Konkurrenzfähigkeit vieler Altstädte u. a. mangels Mobilitäts- und Kostengerechtigkeit nicht gegeben.
- Die ständig wachsende Zahl motorisierter Kunden führte einerseits zu einem wachsenden Stellplatzbedarf und brachte vor allem dem innerstädtischen Handel wegen der sukzessive eingeleiteten Maßnahmen zur Verkehrsverdünnung und Verkehrsberuhigung andererseits ernsthafte Probleme. Eine Verkehrspolitik, die vielfach gegen die Grundsätze einer weitgehend unproblematischen Erreichbarkeit verstieß und damit ein Grundelement der auf einen Standort fixierten wirtschaftlichen Tätigkeit verletzte, schuf zusätzliche Probleme in der Akzeptanz.

Der Motorisierungsgrad und die Inanspruchnahme des privaten PKW für den Einkauf werden in den kommenden ca. 10 – 15 Jahren nochmals um etwa 15 % zunehmen. Ursächlich hierfür sind weniger die Wohlstandsentwicklung als vielmehr die demographischen Veränderungen. In der Verbrauchermeinung sind Alt- und Innenstädte nach wie vor – auch wenn diese in den vergangenen Jahren einen Bedeutungsverlust erlitten – das präferierte Einkaufszentrum. Der PKW ist auch weiterhin das dominante Verkehrsmittel für den Besuch der Innenstädte.

Weitaus stärker als bislang vermutet wirkt eine als schlecht empfundene Verkehrssituation auf den Innenstadtbefuch. Je häufiger Konsumenten die Innenstadt besuchen, umso mehr sensibilisieren sie sich für eine mangelnde Sauberkeit und für einen schleichenden Strukturwandel, der sich durch bestimmte Sachverhalte noch beschleunigen kann (z. B. durch Konzentration, Betriebstypendynamik). Die gegenwärtige Krise der Innenstädte (bzw. der Altstädte) ist keine vorübergehende Unterbrechung der Entwicklung, sondern deren Ergebnis.

3.4. Neue Standorte als Konkurrenten der Altstädte

Handels- und Standortentwicklungen resultieren u. a. aus den vorgenannten Entwicklungen. Mit ursächlich für die problematische Situation der Alt- und Innenstädte als Wirtschaftsstandorte sind jedoch andere Faktoren. Erhebliche Flächenzuwächse in den vergangenen Jahren (ca. 1 Mill. m² Verkaufsfläche pro Jahr in den alten Bundesländern), das Entstehen neuer Betriebsformen (z. B. Fachmärkte, Factory Outlets),

deren Standortanforderungen vielfach in den alten Städten nicht sichergestellt werden können, eine sich am PKW orientierende Standortpolitik vieler Handelsbetriebe, die zunehmende Standortkonkurrenz relativ leicht verfügbarer und rasch realisierbarer Standorte (z. B. Industrie- und Gewerbebranchen, Konversionsflächen, Hafenanlagen) bewirken z. B., daß die Handelsentwicklung nicht nur in den Altstädten beeinträchtigt wird. Auch Post- und Bahngelände, die z. T. völlig übersteuert auf den Markt gebracht werden, haben trotz ihrer teilweise direkten räumlichen Anbindung an integrierte Lagen den Standort Altstadt (noch) nicht gefördert. Trotz umfangreicher öffentlicher Subventionen und privater Investitionen ist die wirtschaftliche Position der Altstädte eher schwächer geworden.

Die Probleme der Alt- und Innenstädte als Handelsstandorte haben eher zu-, denn abgenommen. Ob und inwieweit sich in den kommenden Jahren eine Trendwende einstellt, dürfte ganz entscheidend auch davon abhängen, mit welchem Verständnis die Gesellschaft ihre kulturellen und bauhistorischen Denkmäler und Anlagen behandelt, sich mit alten Städten als Wirtschaftsstandorte nachhaltig identifiziert.

4. Ausgewählte Aspekte des Einzelhandelsstandortes Altstadt

Die zentralen Probleme des Einzelhandels in den Altstädten liegen nicht nur in der verkehrlichen Entwicklung als einer eher quantitativen Entwicklung, sondern insbesondere in der qualitativen Entwicklung. »Zukunft erkennt man nicht, man gestaltet sie«, ein Hinweis für die Gestaltung und den künftigen Stellenwert von Altstädten?

Was ist kennzeichnend für die Entwicklung in den alten Innenstädten? Stichworte sind: die Verdrängung des alteingesessenen Handels als Folge einer zunehmenden Filialisierung und damit eine Veränderung des Lokalkolorits im Sinne einer Nivellierung des Angebotes und der Qualität, eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualität, das Dominanzstreben einzelner Branchen, die fehlende architektonische Qualität von Gebäuden, Straßen und Plätzen, die mangelnde Sauberkeit im öffentlichen Straßenraum, das Vordringen aggressiver Werbeanlagen und das Auftreten von billigen und unansehnlichen Verkaufsständen, das Eindringen »unerwünschter« Nutzungen und damit einhergehend die Beeinträchtigung bestimmter Nutzungsarten, die sich nur in einem sensiblen Umfeld zurechtfinden, die ständig steigenden Standort- und Betriebskosten – auch die gegenwärtige Wirtschaftslage wird nicht dauerhaft zu einer Senkung dieser Kosten führen –, die steigende Kriminalität in den Läden und im Straßenraum. Dies alles sind neben der Mobilitätsentwicklung Merkmale, die sich sowohl auf künftige Marktaktivitäten als auch auf künftige Standortqualitäten auswirken werden.

Einige dieser Sachverhalte und Entwicklungen sind zu vertiefen:

- Die gesetzlichen Grundlagen zur Regulierung der Standortpolitik sind vorhanden, werden jedoch teilweise nur unzureichend angewandt und insbesondere bei der derzeitigen Wirtschaftslage mit dem Hinweis auf die Arbeitsplätze »vergessen« (s.

hierzu die im April 1997 veröffentlichte, im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern von Baden-Württemberg erstellte Langzeitstudie zu den Auswirkungen des großflächigen Einzelhandels).

- Widersprüchlich ist die Forderung, Handelsflächen zentral anzusiedeln, andererseits jedoch die daraus resultierenden Verkehrsströme und den notwendigerweise zu schaffenden Stellplatzbedarf zu reduzieren. Altstädte können nur bedingt Handelsplätze sein.
- Ob und in welchem Ausmaß sich Bund, Länder und Kommunen sich aus dem Aufgabengebiet Stadterneuerung eventuell (sukzessive) zurückziehen, weil die öffentlichen Mittel zumindest in dem früheren Umfang nicht mehr zur Verfügung stehen, darf spekuliert werden. Für den Wirtschaftsstandort Altstadt wäre dies ein erheblicher Nachteil.
- Wenn Handel mit dem Wandel Schritt halten will, dann erfordert dies auch den Umbau und die Modernisierung sowie Restaurierung von Läden, speziell in Altstädten. Wenn vor 25 Jahren zur Durchführung eines größeren innerstädtischen Bauvorhabens im wesentlichen die Abstimmung mit der kommunalen Behörde ausreichend war, so sind heute zur Bewältigung dieses Ablaufs möglicherweise bis zu 14 Ämter zu durchlaufen (u. a. Planungsamt, Umweltamt, Bauamt, Gewerbeaufsichtsamt, Grünflächenamt, Feuerwehr). Nahezu jede kleine Änderung am Bauantrag muß diesen Behördendurchlauf erneut vollziehen. In den jeweiligen Landesbauordnungen sind unterschiedliche Vorschriften für Neu- und Umbauten enthalten. Dies führt eventuell zu nicht mehr kalkulierbaren Nachbarschaftsausinandersetzungen und fördert nicht gerade die Investitionsbereitschaft.
- In den meisten Bundesländern kann man sich privat auf den Verzicht von Abstandsflächen einigen und zwar auf Gegenseitigkeit. In Brandenburg aber z. B. bedarf dies einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch mit der Folge, daß der Verzichtende auf der Abstandsfläche auf seinem Grundstück nie bauen darf, selbst wenn sein Nachbar es ihm gestattet.
- Ein besonderes Kapitel stellt der Denkmalschutz dar. Denkmalschutz erstreckt sich dabei sowohl auf die oberirdischen, als auch auf die unterirdischen Denkmäler. Abgesehen von den immensen Kosten, die z. B. im Falle von Ausgrabungen zu Lasten des Bauherrn entstehen, treten Zeitverzögerungen ein, die selbstverständlich zumindest zwischenfinanziert werden müssen. Dabei fängt der Ärger erst dann an, wenn z. B. bei Reparaturarbeiten eine Genehmigung eingeholt werden muß, die dann darüber hinaus noch mit Auflagen versehen ist.
- In einem sich ständig verschärfenden Standortwettbewerb werden Sicherheitsfragen, die aus der Sicht des Kunden ganz entscheidend für deren Wohlbefinden sind, in Zukunft eine erhebliche Rolle spielen. Wenn in den großen Einzelhandelsagglomerationen dem Kunden Sicherheit garantiert wird, die andernorts zumindest in diesem Ausmaß nicht zu gewährleisten ist, kann das Kundenverhalten beeinflusst

werden. Ein Standort, der z. B. von bestimmten Zielgruppen als nicht sicher empfunden wird, ist auf Dauer nicht existenzfähig. Der Handel reagiert auf derartige Änderungen, wobei nicht nur der Aspekt Sicherheit im strengen Sinne, sondern auch Erscheinungen wie Hygiene, Bettelei, Behinderung und Belästigung von Passanten, Verunreinigungen an Plätzen und Straßen dazu führen können, daß der Konsument derartige Standorte meidet. Wenn das subjektive Empfinden nicht mehr mit den objektiven Tatbeständen einhergeht, dann reagiert nicht nur der Kunde, auch die Ladeninhaber und deren Mitarbeiter registrieren derartige Veränderungen.

5. Perspektiven, Konsequenzen

Den abschließenden Ausführungen wird ein Zitat von Goethe, Maximen und Reflektionen, vorangestellt: »Es ist nicht genug zu wissen, man muß es auch anwenden; es ist nicht genug zu wollen, man muß es auch tun.«

Erbe und Erscheinungsbild unserer alten Städte zu bewahren und zu fördern, ist eine Aufgabe, der sich viele qua professione oder aber mit der Leidenschaft von Amateuren widmen. Um aber die Ziele lebenswerte und interessante Städte zu bewahren, nicht aus den Augen zu verlieren und Ideen zur Stabilisierung und Förderung alter Städte als Handelsplätze zu entwickeln, bedarf es der Information über mögliche Veränderungen, die sich sowohl auf unsere ökonomische Orientierung als auch auf unser Freizeitverhalten auswirken.

Neue Betriebsformen mit ihren teilweise sehr flächenintensiven Anforderungen, neue Technologien mit ihrem Einfluß auf Vertriebswege und die Kommunikation, ein in den kommenden Jahren anhaltendes Flächenwachstum mit den Auswirkungen auf die Standortpolitik und auf die Schaffung konkurrierender Standorte, die künftig eher rückläufige Einkommensentwicklung, die eine erhöhte Preissensibilität wahrscheinlich hervorruft, die Ausdünnung von Standorten durch die Konzentration, die Schaffung neuer Betriebsgrößen, ungelöste Nachfolgeregelungen, die dazu führen, daß Flächen freigesetzt werden und Leerstände entstehen, dies insbesondere auch in den Altstädten, die beschriebenen Qualitäts- und Standortentwicklungen in unseren Städten mit der Gefahr der Ghettoisierung, solche und andere Merkmale und Entwicklungen (z. B. das Entstehen der sog. Warehouse-Clubs mit ihren spartanischen Einrichtungen und Ausstattungen und den daraus resultierenden Standortanforderungen), die Standortentwicklung der »Freizeitindustrie«, dies alles kann dazu beitragen, daß der Standort Innenstadt gefährdet bleibt und möglicherweise zunehmend gefährdet wird.

Ursächlich für die künftige Altstadtentwicklung ist also nicht so sehr der Druck der Investoren auf die dezentralen, PKW-orientierten, sehr häufig preiswerteren Standorte auf der grünen Wiese, sondern die Entwicklung der städtebaulichen Qualität sowie deren Akzeptanz und die Qualität der Funktionsträger in den Altstädten. Die

Klage über die Stärke des Wettbewerbs ist in der Realität häufig nur eine Klage über den Mangel an Einfällen.

Unter bestimmten Voraussetzungen werden unsere Altstädte eine Renaissance und eine Revitalisierung erfahren. Dies setzt jedoch voraus, daß der Urbanität, dem vielfältigen, pulsierenden Leben in der Stadt ein besonderer Stellenwert eingeräumt wird. Eine derartige Entwicklung ohne vorgebende und lenkende Initiativen wird jedoch nur dann eintreten, wenn städtebauliche Zielsetzungen definiert und auch konsequent realisiert werden. Diese städtebaulichen Zielsetzungen zu verfolgen und umzusetzen, setzt Prioritäten voraus, z. B. daß die zur Durchsetzung der Prioritäten vorhandenen Instrumente zielbewußt genutzt werden. Das Instrumentarium ist vorhanden und rechtssicher. Es bedarf zur Durchsetzung jedoch auch eines breiteren Konsenses, als er zur Zeit gegeben scheint.

In Frage zu stellen ist möglicherweise, speziell was die Funktionsfähigkeit von alten Städten bzw. von Altstädten betrifft, unser bisheriges städtebauliches Leitbild der Multifunktionalität. Dieses seit vielen Jahrzehnten bestehende Leitbild ist wohl deswegen nicht aufrecht zu erhalten, weil einem ständigen quantitativen Wachstum von Funktionen begrenzte Kapazitäten und vorgegebene Auflagen in den alten Städten gegenüberstehen. Eine alte Stadt, wie z. B. die Altstadt von Leonberg, hat in ihrer Funktionsvielfalt erheblich gelitten. Diese Entwicklung war mit der Schaffung einer neuen Stadtmitte absehbar. Die Altstadt von Leonberg konnte einzelhandelsbezogen den Wettbewerb mit der neuen Stadtmitte nicht aufnehmen. Die Altstadt von Leonberg stellt vielmehr einen historischen und funktionalen Schwerpunkt im Stadtgefüge dar, wobei letzteres sich nicht auf das Angebot an Versorgungsleistungen erstreckt. Dies wäre schon deswegen problematisch, weil eine zu umfangreiche Aufgabenerfüllung für eine Altstadt zu Belastungen führt, die im Widerspruch zur althergebrachten und zusätzlich gewonnenen städtebaulichen Qualität steht.

Die Weiterentwicklung alter Städte, speziell alter Innenstädte aber, wird sich dort sinnvollerweise einstellen, wo Stadtqualität und damit Wohlbefinden der Bürger und Besucher im Einklang mit den darin angesiedelten Funktionen stehen. Außerhalb der Altstadt mit direkter räumlicher Zuordnung sollten diejenigen Funktionen bereitgestellt werden, die in den Altstädten stören, nicht integriert werden können, die Altstädte als Standorte aber stabilisieren (Waiblingen, Balingen, Bietigheim-Bissingen) können. Dies zu gewährleisten, ist eine der hervorstechendsten Aufgaben der Stadtentwicklungspolitik, aber auch der Gesellschaftspolitik für die kommenden Jahre. Innenstädte und Altstädte und der Umgang mit ihnen ist ein Hinweis auf das Selbstverständnis in unserer Gesellschaft. Auch eine Gesellschaft kommt mitunter ohne ordnende Maßnahmen, ohne regulierende Eingriffe nicht aus. Handels-, Standort- und Verkehrsentwicklungen werden den (Einzelhandels-)Standort Innenstadt prägen; diese Entwicklungen können den Standort Innenstadt befördern oder aber beeinträchtigen.

Karl-Klaus Weber

Gründungsdaten griechischer Kolonien im westlichen Mittelmeerraum

Ein Beitrag zur Chronologieproblematik

Seit der Mitte des 8. Jahrhunderts v. Chr. wurde an den Mittelmeerküsten Siziliens, Süditaliens, Frankreichs und Nordafrikas eine große Anzahl griechischer Kolonien gegründet. Das Siedlungsgebiet gehörte seit langem in die mykenische Handelssphäre, und auch griechische Kaufleute hatten dort bereits vor der Ankunft der Kolonisten Handelsniederlassungen betrieben. Die Initiative zu dieser Kolonisationsbewegung ging von den Städten des griechischen Mutterlandes aus, ihre Ursachen dürften im starken Wachstum der Bevölkerung und der dadurch entstandenen Land- und Nahrungsnot zu suchen sein. Die neuen Kolonien gründeten häufig wiederum eigene Ansiedlungen, durch die das Hinterland erschlossen wurde.

Die Chronologie, Grundlage heutiger Geschichtsschreibung über jene Zeit, war in der Wissenschaft lange Zeit unumstritten und basierte mit wenigen Ausnahmen auf den traditionellen, von Thukydides ausgehenden Daten.¹ Sie erweckten den Anschein eines Grades von Gewißheit, der in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. In den letzten Jahrzehnten mehrten sich allerdings die Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussagen.

Im Folgenden soll von den umfangreichen Schwierigkeiten berichtet werden, denen sich die heutige Forschung gegenüberstellt, wenn sie sich der Chronologie der Städteneugründungen und damit den Grundlagen abendländischer Kultur im westlichen Mittelmeerraum zuwendet. Im einzelnen auf die unterschiedlichen Ausgangspunkte der Diskussionen, ihre von einander abweichenden Ergebnisse oder dem jüngsten Stand der Forschung einzugehen, würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

Um die Chronologieproblematik zu erfassen, ist zunächst und nachdrücklich die Frage nach den aus dieser Zeit überkommenen Nachrichten zu stellen, wobei angesichts der zeitlichen und geistigen Entfernung und der unendlichen Zerstörungen im Laufe der Jahrtausende »die Nachrichten überwiegen, die wir nicht haben.«² Der Forschung stehen für diesen frühen Zeitraum nur zwei Quellengattungen für die Einordnung von Ereignissen in den Ablauf des historischen Geschehens zur Verfügung: literarische Quellen in Form von Geschichtsschreibung aus den der Kolonisation folgenden Jahrhunderten sowie archäologische Funde, also materielle Hinterlassenschaften jener Zeit. Eine der Aufgaben der Archäologie ist es, auf Grund der archäologischen Funde festzustellen, ob und inwieweit die schriftliche Überlieferung einen Wert hat.³

Die Chronologieproblematik ergibt sich aus den Unsicherheiten über den Wahrheitsgehalt der Quelleninhalte; im streng geschichtswissenschaftlichen Sinn handelt es sich bei dem heute vorliegenden Material um Literatur, um Berichte und Erzählungen von historischen, zum Teil anekdotenhaften Ereignissen. Es liegen aus der Gründungszeit der Kolonien weder schriftliche Quellen, wie Auswanderungsbeschlüsse, Gründungsurkunden oder dergleichen, noch schriftlich niedergelegte Augenzeugenberichte vor. Hieraus erklärt sich eine Fülle von Ungenauigkeiten, die ihrerseits auf eine ganze Anzahl verschiedener Faktoren zurückzuführen sind:

– zum einen ist der außerordentlich große zeitliche Abstand der Historiographen, Logographen und Schriftsteller zu den Gründungsvor-

² W. Schuller, Griechische Geschichte, München/Wien 1982, S. 72.

³ M. J. Finley, Archäologie und Geschichte, in: Antike Welt 7 (1976), S. 42.

¹ Thukydides, Der Peloponnesische Krieg, VI. 3–5, Reclam Bd. 1807, 1985.

- gängen zu nennen. Thukydides lebte etwa 300 Jahre nach dem Beginn der angesprochenen Kolonisation, Strabo und Diodoros Siculus fertigten ihre Aufzeichnungen etwa 700 und Eusebius etwa 1000 Jahre nach diesen Ereignissen, und das in einer Zeit, in welcher systematische schriftliche Berichte über Zeitgeschehnisse unbekannt waren;
- zum zweiten mußte jeder Schriftsteller seine Aussagen auf das Material eines anderen, vor ihm Lebenden aufbauen, das beinhaltete mögliche Übertragungsfehler oder Korrekturen an der Quelle wegen tatsächlicher oder vermeintlich falscher Berichterstattung. So verbesserte Philistos den Hallanikos⁴ und Antiochos von Syracus,⁵ wobei die heutige Forschung zu entscheiden hat, welchem der Schriftsteller sie folgen möchte. Das gleiche Problem ergibt sich durch die Randbemerkungen der Scholiasten⁶ in den alten Schriften;
 - zu nennen sind Interpretationsfehler, d. h. Aufgezeichnetes wurde vom Abschreibenden mißverstanden und in dieser unrichtigen Form weitergegeben sowie Übersetzungsfehler – so gibt es von Eusebius' Werk nur kaum verwertbare Bruchstücke, jedoch eine armenische Übersetzung und ein von Hieronymus überliefertes Tabellenwerk über Gründungsdaten, das in Teilbereichen von der armenischen Übersetzung abweicht;
 - hinzu kommt die Verwendung mehrerer Quellen für den gleichen Sachverhalt mit der Erfordernis schon für den antiken Geschichtsschreiber, sich bei Unterschieden für eine der Angaben zu entscheiden. Die Abhängigkeiten der Autoren voneinander werden nicht immer deutlich, da man das Plagiat im heutigen Sinne nicht kannte und dementsprechend die Quelle auch nicht nannte – so ist insbesondere von Diodoros das »sklavische Abschreiben« bekannt, und er ist dafür von der jüngeren Wis-

senschaft häufig getadelt worden, nicht bedenkend, daß viele »Urquellen« nur über diesen Weg überliefert worden sind.⁷ Die wichtigsten Bezüge der antiken Schriftsteller untereinander sind in der Anlage dargestellt;⁸

- Erwähnung finden muß auch die eigentliche Zielsetzung bei der Berichterstattung. Thukydides hat lediglich eine Einleitung in Form eines kurzen Überblicks über die Geschichte Siziliens für sein Kapitel über die athenische Invasion geben wollen. Pindar hat in seiner für die Chronologie so wichtigen Ode II.93 eine literarisch-künstlerische Form in den Vordergrund gestellt. Für Duris war dramatische Darstellung wichtiger als historische Fakten.⁹ Ein Historiker im Dienste eines Herrschers wird kaum etwas Negatives über diesen berichtet haben, und es ist denkbar, daß eine herausragende Tat, von einem anderen vollbracht, ersterem zugeschrieben wurde, und die heutige Forschung zieht daraus falsche Schlußfolgerungen;
- ein weiteres zu beachtendes Moment ist die Mythengläubigkeit zur Zeit der älteren Schriftsteller. Mythische Überlieferungen, Legendäres und Anekdotenhaftes mischen sich mit historischen Tatsachen. Thukydides führte – wenn auch mit einem skeptischen Unterton – die ursprüngliche Besiedlung Siziliens auf die Kyklopen zurück;¹⁰ Antiochos beginnt seine sizilische Geschichte mit König Kokalos, der

⁷ J. A. de Waele (s. A 4), S. 56 und K. Meister, Die griechische Geschichtsschreibung. Von den Anfängen bis zum Ende des Hellenismus, Stuttgart 1990, passim.
⁸ Die Darstellung kann nur einen Überblick über die wichtigsten Abhängigkeiten, Einflüsse und Kompilationen in der griechischen Geschichtsschreibung geben. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, mußte auf die Nennung manches Schriftstellers verzichtet werden. Quellen: Der Kleine Pauly, Lexikon der Antike in fünf Bänden, München 1979; J. A. de Waele (s. A 4); K. Meister (s. A 7).
⁹ K. Meister, Die sizilische Geschichte bei Diodor von den Anfängen bis zum Tod des Agathokles, München 1967, S. 12.
¹⁰ Thukydides (S. A 1), VI.2.

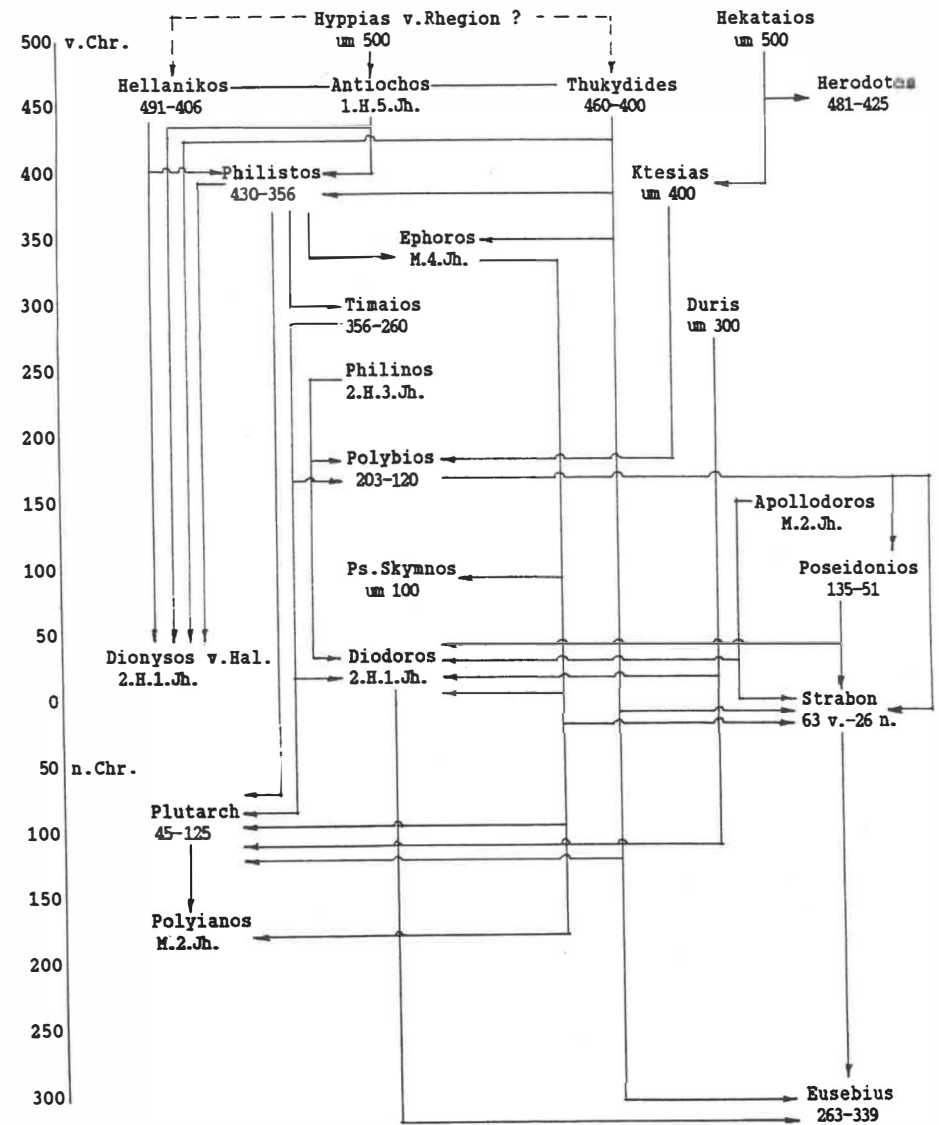


Abb.: Wichtige Einflüsse in der griechischen Geschichtsschreibung [Lebensdaten zum Teil angenähert]

den legendären Daidalos nach seinem Flug bei sich aufnahm;¹¹ Dionysios von Halikarnassos berichtet (VII.3), daß bei der Belagerung Kymes durch die Tyrrhenier die zwei benachbarten Flüsse ihre Fließrichtung geändert und zur Quelle geflossen seien. Inhalte dieser Erzählungen wurden nicht kritisch überprüft, sondern als historische Fakten übernommen und häufig mit Gründungsdaten oder -anlässen verknüpft.

Bei der Auswertung der antiken literarischen Quellen ist demnach ein ganzer Strauß von möglichen Fehlern einzukalkulieren. Doch ähnliche Irrtümer treten zusätzlich bei der Verarbeitung durch die moderne Forschung auf. Sie sind im Bereich von fehlerhaften Übersetzungen, Definitionen von Begriffen, Ergänzungserfordernissen bei lückenhaften Schriftstücken bis hin zu Schludrigkeiten, Rechenfehlern und Textverdrehungen angesiedelt.

Auf eine grundsätzliche Schwierigkeit bei der Datierung muß noch eingegangen werden. Jedes von den antiken Autoren mitgeteilte Zeitsystem kann nur aufeinander bezogene, »relative Daten« benennen, das bedeutet, man findet an keiner Stelle eine Anbindung an die heutige, uns geläufige Zeitrechnung, alle Zahlen stehen also irgendwo im »Zeitraum«.¹² Das Bemühen der Wissenschaft ist es, die Entstehungszeiten geschichtlicher Vorgänge in das chronologische Gerüst unserer heutigen Zeitrechnung einzufügen und damit eine »absolute Datierung« zu ermöglichen. Ein Beispiel für die »verschlungenen Wege«, die zur Erreichung dieses Zieles eingeschlagen werden, gibt das Zeitsystem des Thukydidés. Die erforderliche Anbindung seines in sich geschlossenen Systems erfolgt über Pindars bereits genannte Olympische Ode II.93, die dem Theron von Akragas und seinem Sieg im Wagenrennen bei der 50. Olympiade gewidmet ist. In dieser wird die Zahl »Hundert« für das Bestehen der

Stadt Akragas (Agrigent) genannt. Über die Olympische Zeitrechnung des Hippias von Elis ist das Jahr der 50. Olympiade als das Jahr 476 v. Chr. errechenbar. Demnach wäre Akragas 576 v. Chr. gegründet. Doch vom Scholiasten Pindars, in dem Timaios vermutet wird, dem Polybios bezüglich seiner Chronologieangaben große Akribie zugestehet (XII.11.1), wird die Zahl »Hundert« auf 104 Jahre korrigiert. Dadurch wird der Gründung von Akragas das Jahr 580 v. Chr. zugewiesen, von welchem die Gründungsdaten aller westlichen Kolonien abgeleitet werden. Überspitzt könnte man formulieren, daß das umfassende Zeitsystem des Thukydidés durch eine »Randbemerkung« eines Unbekannten gehalten wird.

Nicht minder unsicher sind Datierungsversuche auf Grund archäologischer Spatenfunde, vornehmlich griechischer Keramiken. H. G. G. Payne hat im Jahr 1931 eine Datierung der korinthischen Keramik entwickelt,¹³ die in der Wissenschaft, trotz vermehrt abweichender Meinungen,¹⁴ weitgehend anerkannt und angewandt wird, und welche zur Grundlage für die gesamte archaische Zeit geworden ist. Doch Keramiken können nur Auskunft geben über eine Epoche, nicht über ein genaues Datum ihrer Herstellung oder ihrer Verbringung an den Fundort. Der italienische Archäologe Vincenzo Tusa hat zu recht darauf hingewiesen, daß zwanzig Jahre – Payne benutzt für seine Gliederung Zeitsprünge von 25 Jahren – noch eine viel zu kurze Zeitspanne seien, um die durch die Entwicklung von Typen, Formen und Dekorationen handwerklicher Produktionen und oft mäßiger und damit unterschiedlicher Handwerksarbeit auftretenden Tendenzen zu unterscheiden; man könne diese Produkte zehn Jahre früher oder später datieren.¹⁵ Finley weitet die Argumentation noch aus, wenn er schreibt. »Es gibt genügend Belege dafür, daß identische Funde und Fundkomplexe aus ver-

schiedenartigen sozial-ökonomischen Umständen von Materialbeschaffung, Herstellung und Verteilung stammen können«.¹⁶ Das heißt letztlich, daß bei den Keramikfunden gleich Erscheinendes nicht unbedingt gleich sein muß.

Das Paynsche System hat zwei gravierende Schwachstellen: zum einen ist es wegen seiner zwar gut begründeten, letztlich jedoch willkürlichen Anbindung an das Gründungsdatum von Selinunt an das Thukydidische Zeitsystem gekoppelt – stellt man dieses in Frage, fällt auch die Paynsche Systematik; zum zweiten beruhen Paynes Beobachtungen auf den bis 1931 getätigten Ausgrabungen auf der Selinunter Nekropole Galera-Bagliazzo, die seit Ende des vorigen Jahrhunderts bekannt ist;¹⁷ zwischenzeitlich sind jedoch drei weitere Grablagen in Selinunt entdeckt worden,¹⁸ von denen die erst ab 1974 erschlossene Nekropole Manuzza die älteste ist.¹⁹ Das von Payne für seine Arbeit benutzte Material ist demnach jüngeren Datums.

Damit stellen sich die grundsätzlichen Fragen nach der Herkunft der ausgegrabenen Töpferwaren, dem Grund ihrer Verbringung, dem Weg, auf dem sie an den Fundort gelangt sein können, und wie weit Schlußfolgerungen aus der Herstellungszeit auf das Gründungsdatum der jeweiligen Ansiedlung zulässig sind. Wie problembehaftet eine Ableitung der Chronologie auch aus dieser Quellengattung ist, zeigt die Beantwortung dieser Fragen im einzelnen:

– der nächstliegende Grund für die Verbringung an den Fundort ist die Mitnahme durch auswandernde Gruppen, sei es zum Aufbau eines neuen Hausstandes, sei es zum Transport von Lebensmitteln wie Wein, Öl oder Oliven während der Fahrt. Es könnte sich ebenfalls um Erinnerungstücke gehandelt haben, Geschenke Verstorbener oder Zurückgebliebener sowie Kultgegenstände. Es werden nicht die

unansehnlichsten Stücke gewesen sein, welche die Auswanderer auf ihrer Fahrt begleiteten, und alle waren naturgemäß älter als die Stadt, die es erst noch zu gründen galt;

– es ist bekannt, daß es lange vor der einsetzenden Kolonisation umfangreiche Handelsbeziehungen zwischen dem griechischen Mutterland und den dort bereits Ansässigen gegeben hat. Töpferware aus Korinth hatte einen hohen Handelswert, sowohl wegen ihrer anerkannten Schönheit, vielleicht auch wegen ihres Inhaltes oder aus beiden Gründen wie beispielsweise bei den mit Parfüm gefüllten Aryballoi.²⁰ Der Weg in die Grablagen könnte durch Verkauf an die Kolonisten oder durch gewaltsame Entwendung bei der Vertreibung der Ansässigen erklärt werden;

– auch die Phönizier hatten sich Anfang des 7. Jahrhunderts im Westen Siziliens angesiedelt, und die Stadt Mortyra führte lange vor der Gründung Selinunts beträchtliche Mengen protokorinthischer Vasen ein.²¹ Was liegt näher als die Chance zu nutzen, ihre Ware bei den Neuankömmlingen abzusetzen;

– denkbar sind Ersatz- oder Ergänzungslieferungen für Zerbrochenes oder bei Familienvergrößerungen durch griechische Händler, und diese Tonware wurde vielleicht nach gängigem, gut absetzbarem Muster im Heimatland gefertigt, nach Mustern, die schon Jahrzehnte vorher erfunden worden waren;

– auch lokale, in Sizilien vorgenommene Imitationen, sowohl durch einheimische als auch durch ausgewanderte, bereits vor der Kolonisation bei den Sikelern tätige griechische Handwerker wären eine Erklärung. Sie nutzen alte, ihnen bekannte Techniken und Dekorationen, ohne eine Weiterentwicklung vorzunehmen;²²

– in diesem Zusammenhang ist auch Board-

¹⁶ M. J. Finley (s. A 3), S. 40.

¹⁷ V. Tusa (s. A 15), S. 189.

¹⁸ A. Rallo, Selinunte: Le ceramiche del VII. Secolo. A. C. della Necropoli meridionale di Manuzza dopo gli Scavi 1978, in: ASAtene 44 (1982), S. 203.

¹⁹ Ebda., S. 218.

²⁰ T. J. Dunbabin, The Western Greeks. The History of Sicily and South Italy from the Foundation of the Greek Colonies to 480 B. C., Oxford 1948, S. 436.

²¹ J. Boardman, Kolonien und Handel der Griechen. Vom späten 9. bis zum 6. Jahrhundert v. Chr., München 1981, S. 19.

²² Ebda., S. 220.

¹¹ K. v. Fritz, Die griechische Geschichtsschreibung. Von den Anfängen bis Thukydidés, Bd. 1, Berlin 1967, S. 509.

¹² Unsere heutige, auf Christei Geburt bezogene Zeitrechnung wurde erst 532 n. Chr. von Dionysius Exiguus als System begründet.

¹³ H. G. Payne, Necrocorinthia. A Study of Corinthian Art in the Archaic Period, Oxford 1931, S. 22 ff.

¹⁴ Übersicht bei L. Banti, Protocorinzi Vasi, in: Enc. Arte Ant. VI, Roma 1965, S. 507.

¹⁵ V. Tusa, Ricerche e Scavi nelle Necropoli Selinuntine, in: ASAtene 44 (1982), S. 191.

mans Überlegung erwähnenswert, daß wegen der zum Teil sehr umfangreichen Funde ein hohes Alter der in den Kolonien eintreffenden Tonwaren unwahrscheinlich ist.²³ In der Tat hätte das ein großes, sich über Jahre erstreckendes Vorhalten von Vorratslagern am Fabrikationsort erfordert, um den Bedarf bei einer Koloniegründung decken zu können.

Das Gesagte beinhaltet, daß sich in vielen Gräbern Keramiken befinden, die nach Stil und Typologie nicht aus der Zeit der Errichtung dieser Gräber stammen, und die auch untereinander nicht zeitgleich sind. Altersunterschiede bis zu 25 Jahren sind keine Seltenheit.

Ein letztes anzusprechendes Problem betrifft die Ausgrabungen selbst. Naturgemäß können zur Datierung nur diejenigen Keramiken herangezogen werden, die gefunden und ausgegraben worden sind – eine Binsenweisheit, die jedoch die Frage enthält, ob das für eine Datierung »Richtige« bereits ausgegraben worden ist, ob also die ältest-mögliche Stätte bereits gefunden wurde. Bei der oben erwähnten Paynschen Systematik von 1931 war dieses nicht gegeben. Wollte man umgekehrt Megara Hybleia an Hand der archäologischen Funde datieren, würde sich ein völlig falsches Bild ergeben, denn die ältesten gefundenen Stücke, ovoide Arryballoi aus dem Grab Nr. 499, sind an den Anfang des 7. Jahrhunderts zu datieren.²⁴ Das kann nur zu dem Schluß führen, das die ältesten Grabstätten dieser Stadt bis zu diesem Zeitpunkt nicht gefunden worden sind.

Die Vielfalt der Möglichkeiten für das Auftreten von Keramiken an einem bestimmten Ort erhärtet die Auffassung, daß sichere Schlüsse für eine zeitliche Aufeinanderfolge – nicht für eine Zeitspanne – nur die Ausgrabungen erlauben, die in der Stadt der Lebenden erfolgen und die an verschiedenen Stellen übereinstimmende Abfolgen von Schichten ergeben. Nur dort läßt sich die stratigraphisch unterste Schicht als die der Stadtgründung erkennen.²⁵

Die Ausführungen zeigen, daß die beiden für den Aufbau einer Chronologie verfügbaren Quellengattungen – antike Geschichtsschreibung und archäologische Funde – nur äußerlich eindeutige Daten zu liefern vermögen. Die Paynsche Datierung bleibt in stiller Übereinstimmung trotz aller entgegenstehenden Ausgrabungsfunde und Chronologiediskussionen Grundlage der Betrachtung griechischer Kunstgeschichte zwischen 800 und 600 v. Chr., denn – so die italienische Archäologin Juliette de la Genière²⁶ – mit der Infragestellung des Gründungsdatums von Selinunte 628 v. Chr. »verliert man den einzigen ruhenden Pol, von dem aus die relative Chronologie der korinthischen Stilfolge zusammengebunden werden kann«. Der englische Archäologe T. J. Dunbabin²⁷ stellt fest, daß die exakten Zahlen der traditionellen und anderer vorgeschlagener Chronologien den Anschein einer Genauigkeit erwecken, die noch gar nicht erreicht werden kann. Man muß sich bewußt bleiben, »daß ihre Fixierung in Jahreszahlen vor Christi Geburt eine Sache der Verabredung bleibt«.

²⁵ Schenk, v. Stauffenberg, Trinakria. Sizilien und Großgriechenland in archaischer und frühklassischer Zeit, München/Wien 1963, S. 351.

²⁶ J. de la Genière, Saggi sull' Acropoli di Selinunte, Kokalos XXI, (1975), S. 107.

²⁷ T. J. Dunbabin, Ephemeris Archäol. 1953/54, II, S. 261.

Autoren

GERD ALBERS (1919), Prof. em. Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Nach Kriegsdienst Studium der Architektur in Hannover und Studium der Stadtplanung in Chicago. 1952–1962 Kommunalienamt als Stadtplaner in Ulm, Trier und Darmstadt, dann bis 1988 Ordinarius für Städtebau und Regionalplanung an der TU München. Vier Bücher und etwa 150 Zeitschriftenartikel und Beiträge zu Sammelbänden.

PETER FRANZ (1948), Dipl.-Sozialwirt und Dr. rer. pol., Referent für kommunale Entwicklungspolitik an der Abteilung Regional- und Kommunalforschung des Instituts für Wirtschaftsförderung Halle (IWH). Wichtige Publikationen: Soziologie der räumlichen Mobilität (1984), Stadtteilentwicklung von unten (1989), Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen (1996).

DETLEF KARG, Prof. Dr.; Studium der Garten- und Landeskultur und Promotion über Terrassenanlagen des 18. Jh. in den deutschen Staaten; tätig als wiss. Mitarbeiter in den Schlössern und Gärten von Potsdam-Sanssouci; 1975–1990 Oberkonservator und Hauptkonservator im Institut für Denkmalpflege der DDR, seit 1991 Landeskonservator und Direktor des Brandenburgischen Landesamts für Denkmalpflege. Veröffentlichungen zur Geschichte der Gartenkunst und der Methodik der Denkmalpflege.

BERND SCHÄFERS (1939), Dipl.-Soz., Dr. sc. pol.; ord. Professor und Leiter des Instituts für Soziologie an der Universität Karlsruhe (TH). Gegenwärtige Arbeitsschwerpunkte: Sozialstruktur Deutschlands nach dem Vereinigungsprozeß. Letzte Veröffentlichungen: Politischer Atlas Deutschland. Gesellschaft, Wirtschaft, Staat (Bonn 1997); hrsg. mit W. Zapf: Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands (Opladen 1998).

KLAUS WEBER (1928), Dipl.-Ing. und Architekt. Bis 1985 Technischer Geschäftsführer einer Wohnungs- und Städtebaugesellschaft in Hamburg. Seit 1985 Studium der Geschichte, Archäologie und Kunstgeschichte an der Universität Hamburg; Promotion 1993. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte und Frühe Neuzeit.

PAUL VOGELS (1943), Diplom-Kaufmann. Studium der Betriebswirtschaft in Mainz und Saarbrücken. 1970 Assistent am Handelsinstitut der Universität des Saarlandes, Saarbrücken. Seit 1972 Geschäftsführer der GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH Ludwigsburg – Erfurt – Köln. Lehrbeauftragter an Berufsakademien sowie bis 1996 Dozent an der PH Ludwigsburg. 1989 Bestellung zum Geschäftsführer der WSE, Wüstenrot Städtebau- und Entwicklungsgesellschaft.

²³ Ebda.

²⁴ K. Fitschen, Untersuchungen zu Beginn der Sagedarstellungen bei den Griechen, Berlin 1969, S. 204.

Besprechungen

DIETER J. MEHLHORN (Hrsg.), *Spaniens Städte. Kleine Geschichte des Städtebaus in Spanien von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert*, Dortmund: Verlag Dortmunder Vertrieb für Bau und Planungsliteratur, DM 64,-.

Bisher waren Spanienreisende auf Einzeldarstellungen zur Geschichte von Architektur und Städtebau angewiesen. Seit kurzem liegt eine Gesamtdarstellung über die spanischen Städte vor. So bescheiden das Äußere, so gewichtig ist der Inhalt, handelt es sich doch um die erste deutsche Übersetzung des schon 1969 erschienenen, bis heute im wesentlichen nicht überholten Klassikers der Stadtbaugeschichte in Spanien schlechthin. Die Autoren, die besten Vertreter ihres Faches, zum Teil heute noch aktiv und hochgeehrt, vermitteln ein breites Panorama der Entwicklung von bronzezeitlichen Anfängen bis zum 19. Jahrhundert. Für den deutschen Leser dürfte dabei insbesondere das mehrere Jahrhunderte währende Mit- und Gegeneinander der maurischen und christlichen Kulturen, kenntnisreich und mitreißend beschrieben von Leopoldo Torres Balbás, von besonderem Interesse sein. Denn maurische Kultureinflüsse sind nicht nur in Andalusien noch heute evident, sondern spiegeln sich auch antithetisch in der Herausbildung der Plaza Mayor, einer spezifisch spanisch-christlichen, rektangulären Platzform als Gegenbild zu den verwinkelten Gassen maurischer Stadtquartiere wider.

Nicht weniger Interesse verdient Fernando Chueca Goitias Darstellung des 18. Jahrhunderts, als der aufgeklärte, aber schwache König Carlos III. gegen den vereinten Widerstand von Kirche und Granden versuchte, dem Land neue wirtschaftliche Perspektiven zu eröffnen. Die

Neuen Siedlungen wie La Carolina oder La Carlota in Andalusien gehören wie einige Hafencities zu den viel zu wenig beachteten Stadtanlagen der Aufklärung vor der Französischen Revolution.

Die Konkurrenz militant-reaktionärer und fortschrittlicher Kräfte prägte auch das 19. Jahrhundert, nach mehreren Bürgerkriegen und Verlust der letzten Kolonien in einem wirtschaftlichen Desaster endend. Während die alten Machtzentren in sich zusammenfielen, fanden die peripheren Zentren wie Barcelona und Bilbao den Anschluß an die gesamteuropäische Entwicklung. Hervorzuheben ist insbesondere die Stadterweiterung von Barcelona durch Ildefonso Cerdá, planungsmethodisch weit in die Zukunft weisend, während die Linearstadt von Arturo Soria y Mata noch tief im 19. Jahrhundert wurzelt, durch die Bezugnahme auf die neuen Massenverkehrsmittel als konstituierendes Element der Stadtentwicklung aber zugleich Ausgangspunkt neuer Stadtentwicklungsmodelle.

Der Beitrag über das 19. Jahrhundert ist eigentlich der schwächste des Buches, denn seit Erstveröffentlichung hat sich eine Neubewertung dieses Zeitraumes vollzogen. Der Herausgeber versucht zwar durch diskrete, gut kenntlich gemachte Ergänzungen den Bezug zum aktuellen Stand der Forschung herzustellen, dennoch wünschte man sich etwas mehr Tiefgang wie in den anderen Beiträgen.

Den Bogen zur Gegenwart schlägt der Herausgeber mit einem eigenen Beitrag: ein undankbares Kapitel, denn das Bündnis erzreaktionärer und liberalistischer Kräfte lieferte Stadt und Landschaft den Spekulanten und Schiebern aus und führte durch Förderung von Massentourismus, Straßenbau sowie ungehemmte Industrialisierung und Kommerzialisierung zur Zerstörung

spezifischer Eigenarten zugunsten einer zweifelhaften, oberflächlichen Modernität mit katastrophalen ökologischen und sozialen Folgen. An progressive Tendenzen der 20er Jahre und an oppositionelle Positionen anknüpfend entstand in den 70er Jahren nach dem Ende der Franco-Diktatur-Jahre eine völlig veränderte Planungskultur, deren Ergebnisse inzwischen zu bevorzugten Zielen eines internationalen Architekturtourismus geworden sind.

Kiel

Achim Laleik

OLIVER KARNAU, *Hermann Josef Stüb- ben. Städtebau 1876–1930*, Wiesbaden: Vieweg 1996, Abb., 663 S.

Endlich liegt nun eine Biographie und ein Werkverzeichnis von Josef Stüb- ben (1845–1936) vor, der ohne Zweifel zu den bedeutenden Gründervätern und »Altmeistern« der Disziplin des Städtebaus und der Stadtplanung zählt. Gab es bisher nur verstreute Angaben und punktuelle Hinweise zu den Arbeiten Stüb- bens, können wir nun auf eine vollständige Zusammenschau zurückgreifen, die neue Zugänge zu lokalen Planungen und biographischen Verflechtungen eröffnet. Nach einer Einleitung über Tendenzen der neueren Stadtgeschichtsforschung sucht Karnau seine Arbeit in den Kontext kunsthistorischer Urbanistik einzubetten. Er beschreibt Leben und Werk Stüb- bens, stellt dieses in den Zusammenhang mit der Entwicklung des Städtebaus nach 1870 und untersucht schließlich Stüb- bens Vorstellungen vom Städtebau. Im Katalog werden schließlich die praktischen und schriftlichen Arbeiten Stüb- bens chronologisch aufgeführt.

Die wichtigen Abschnitte in Stüb- bens Leben sind bekannt: 1845 geboren, 1876 wurde er zum Stadtbaumeister von Aachen gewählt, 1881 Stadtbaumeister in Köln, 1904 wechselte er als Oberbaurath nach Berlin und lebte dann in Berlin und Posen, von 1921 bis 1932 wohnte er in Münster und beschloß seinen Lebensabend in Frankfurt, wo er knapp zwei Monate vor seinem 92. Geburtstag starb. Seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde er zu einem überre-

gional beehrten Fachmann, zu einer internationalen Autorität, der zweimal die Ehrendoktorwürde verliehen wurde. Er wirkte in vielen Vereinen wie dem Deutschen Verein für öffentliche Gesundheitspflege und dem Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine und war im Herausgeberkollegium für Fachzeitschriften. Er wirkte für die Professionalisierung des städtischen Verwaltungsapparates, stritt für die soziale Gleichstellung der Ingenieure und Techniker gegenüber den Juristen und kämpfte für Wohnungsreform und stadthygienische Verbesserungen. Auch in der internationalen »scientific community« war Stüb- ben eine bedeutende Größe und nahm an vielen internationalen Kongressen teil. Als »bewährter Internationalist« fehlte er auf kaum einem der Kongresse des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, der im Umfeld der Gartensiedlungsbewegung entstanden war. Beim internationalen Städtebau-Kongreß in New York 1925 wurde er neben Ebenezer Howard als einer der »grand old men« und als »father of modern city planning« gewürdigt. Besonders enge Kooperationsbeziehungen pflegte er nach Belgien, wo er u. a. auch Planungen für Antwerpen, Brüssel, Löwen, Lüttich, Ostende und Tournai anfertigte.

Der Autor bettet Stüb- bens Vorstellungen vom Städtebau in den Diskurs um die Probleme des Städtebaus nach 1870 ein, die vor allem durch Wohnungsnot, hygienische Mißstände, Zunahme des Verkehrs, ungenügende Rechtsvorschriften und gestalterische Kontroversen geprägt waren. Vorwiegend anhand seines 1890 zuerst erschienenen und schnell zum Standardwerk gewordenen Buches »Der Städtebau« werden Stüb- bens fachliche und weltanschauliche Vorstellungen entwickelt. »Der Städtebau« erschien als Handbuch der Architektur, erlebte drei Auflagen und wurde inzwischen auch als Reprint neu aufgelegt. Teile davon sind ins englische, französische, italienische und russische übersetzt worden. Mit einer Vielzahl von Abbildungen, mit Gesetzestexten und Polizei-Verordnungen war der Band schnell zu dem Nachschlagewerk für Fragen des Städtebaus geworden. Aber auch Stüb- bens Entwürfe und Gutachten sowie seine weiteren Publikationen werden zur

Charakterisierung seiner Vorstellungen vom Städtebau herangezogen. Stübben war dabei der Spezialist für alle Detailfragen des Städte- und Wohnungsbaus, von der öffentlichen Daseinsfürsorge, über Gemeindeanstalten, Wohnungsfürsorge, Verkehrsplanung, juristische Regelungen, ökonomische Probleme bis hin zu gestalterischen Fragen war er mit allen Lösungsansätzen vertraut. Stübben hatte festgestellt, daß die verschiedenen Einzelaufgaben des Städtebaus eng miteinander verflochten waren und kaum eine ohne die andere zu lösen war. Die bekannte polemisch zugespitzte und viel zitierte Kontroverse mit Camillo Sitte, ob gerade oder krumme Straßen zweckmäßiger seien, ist dabei eher ungewöhnlich für den undogmatischen Stübben, der als Pragmatiker immer auf konkrete, realisierbare Lösungen bedacht war und nicht zum Theoretisieren neigte. Für Stübben war die Realität des Städtebaus zu komplex und individuell, um durch vereinfachende Abstraktionen allgemein gültige Modelle zu finden. Mit seinem »Lieblingsfeind« Camillo Sitte, der allerdings schon 1903 verstarb, Reinhold Baumeister, Cornelius Gurlitt und Rudolf Eberstadt gehört Stübben zu den Begründern der wissenschaftlichen Disziplin Städtebau. Karnau charakterisiert Stübben als katholisch, gemäßigt liberal, national und kaisertreu mit kathedersozialistischen, sozialreformerischen Ansätzen.

Stübbens städtebauliche Vorstellungen wurzeln in der Kaiserzeit vor dem Ersten Weltkrieg. Viele Ideen der Nachkriegszeit und der Moderne blieben ihm unverständlich. Als 1924 die dritte Auflage des »Städtebaus« erschien, wurde der Band in einer Rezension von Hermann Jansen zerrissen, da er »leider ein ganz falsches Bild vom Stande der heutigen Städtebaukunst geben muß«. Zwar relativierte Werner Hegemann als Herausgeber der Zeitschrift *Der Städtebau* die Kritik, schloß sich aber im Prinzip den Ausführungen Jansens an. Immer weniger erschöpfte sich der Städtebau im Bauen, es ging vielmehr um immer komplexere soziale, kulturelle, gestalterische Organisationsaufgaben, die weitere Spezialisierungen erforderten und Ausdifferenzierungen von Tätigkeitsfeldern mit sich brachten, die Stübben angeblich nicht ausrei-

chend reflektierte. Die damalige Auseinandersetzung dokumentiert auch einen Paradigmenwechsel und gleichzeitig einen Generationswechsel der Führungspersönlichkeiten im Städtebau.

Stübben selbst verfaßte neben seiner jeweiligen hauptamtlichen Tätigkeit über 90 städtebauliche Entwürfe, war häufig als Preisrichter eingesetzt und publizierte unermüdlich. Mit über 850 Schriften, davon mehr als 180 Rezensionen, ist er einer der Städtebauer und Stadtplaner, dem das Schreiben leichtfiel und der eine ungewöhnlich reiche schriftstellerische Tätigkeit hinterlassen hat. Wenn wir uns die Rahmenbedingungen des Verfassens von Artikeln damals vorstellen und sie mit dem Laptop-Zeitalter heute vergleichen, so wird die große Leistung Stübbens um so beeindruckender. Stübben wirkte damit erheblichen Einfluß und leistete ein enormes, heute kaum vorstellbares Arbeitspensum, daß man ihn heute als »Workaholic« bezeichnen würde. Karnau dokumentiert das Lebenswerk Stübbens und verortet es in den Städtebaukontroversen seiner Zeit. Dabei wurde neben dem Nachlaß von Stübben neues Archivmaterial aus vielen Städten erschlossen in denen oder für die Stübben wirkte. Leider sind die Abbildungen in dem Band etwas schwach geraten. Offen bleibt nur noch die Frage, ob er Josef Stübben hieß, wie in dem Band von Karnau, oder Joseph, wie in seinem Buch »Der Städtebau« angegeben. Ein Personen- und Ortsregister regen weitere Nachforschungen vor Ort an und machen das Buch zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk für alle an Städtebau und Stadtplanungsgeschichte Interessierte.

Hamburg

Dirk Schubert

DIETER KLEIN-MEYNEN / HENRIETTE MEYNEN / ALEXANDER KIERDORF, *Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau*, Köln: Wienand 1996, 110 farbige, 161 sw Abb., 248 S., Register, DM 98,-.

Das Müngersdorfer Stadion kennt, auch außerhalb der rheinischen Metropole, (fast) jeder, aber

wie steht's mit dem Müngersdorfer Bahnhof? Daß er gar nicht in die im Titel angegebene Zeitspanne gehört, werden selbst die Kölner nicht alle auf Anhieb wissen. Daß er dennoch unter den historischen Zeugnissen an »Wirtschaftsarchitektur« erscheint, die in dem großformatigen, nobel gestalteten Buch vorgestellt werden, ist verständlich, folgt doch als nächstes Objekt der Kölner Hauptbahnhof. Damit sind zwei Beispiele aus einer trotz vieler Verluste immer noch ansehnlichen Menge an Bauten und baulichen Anlagen erwähnt, die hier für die Darstellung ausgewählt wurden.

Unter dem Titel »Firmen und ihre Architektur« (S. 79 ff.) sind die Einzelbeschreibungen als zentraler Baustein des Buches zusammengefaßt. Begonnen wird allerdings etwas unlogisch mit öffentlichen (!) Versorgungseinrichtungen. Es folgen Bauten des Verkehrs, die, auch wenn einige auf privatwirtschaftliche Initiativen zurückgehen, ebenfalls dem öffentlichen Sektor angehören (so die Rheinbrücken oder die Hafenanlagen). Erst bei den Beispielen aus vier Industriezweigen (Textil- und Bekleidungsindustrie, Metall und Elektroindustrie, Chemische Industrie, Nahrungs- und Genußmittelindustrie) geht es dann tatsächlich um Firmen, ebenso bei den anschließend behandelten Wohnbauten mit Bezug zur Industrie und nicht zuletzt in den Abschnitten Handels- und Geschäftsbauten sowie Banken und Versicherungen. Nützlich für denjenigen, der vor Ort auf Entdeckung gehen möchte, und das Buch macht Lust, dies auch wirklich zu tun, ist der Katalog der noch vorhandenen bemerkenswerten Bauten. Straße und Hausnummer sind jeweils verzeichnet, so daß die Objekte mit Hilfe eines Stadtplans leicht auffindbar sein dürften.

Die Texte erschließen sehr gut die Bedeutung der Architektur. Dabei ist auch die heutige Nutzung erläutert, die inzwischen vielfach nicht mehr mit der ursprünglichen übereinstimmt. Ein schon extremer Fall ist der Wasserturm an der Kaygasse, der zu einem Luxushotel umgebaut wurde. Die Abbildungen bringen historisches Material klein in schwarz-weiß und das aktuelle Erscheinungsbild größer, oft formatfüllend, in Farbfotos. Die exzellenten, gänzlich unprä-

tiösen Aufnahmen von Bednorz stammen aus dem Zeitraum 1991–96; die Druckwiedergabe ist bestechend. Es sind meist Außenansichten, gelegentlich auch Innenansichten (vgl. S. 120, 134, 145). Die Anordnung ist manchmal so, daß historischer und aktueller Zustand sich in aufschlußreicher Weise ergänzen (vgl. S. 110 f., S. 152 f., S. 198 f.) und der Betrachter erkennt, wie spätere Zeiten beispielsweise die detailreiche Architektur der Gründerzeit verstümmelt haben. Bei einigen größeren Komplexen wie der Chemischen Fabrik Kalk oder der Schokoladenfabrik Stollwerck wäre ein Grundrißplan mit Eintragung der ehemaligen und jetzigen Gebäude hilfreich gewesen.

Das Operieren mit Einzelobjekten, so interessant diese sein mögen, hat einen nicht zu unterschätzenden Nachteil: erst vor dem Hintergrund der komplexen wirtschaftlichen ökonomischen, sozialen, technischen und baustilistischen Entwicklung können sie zum Sprechen gebracht und gebührend gewürdigt werden. Ebenso ist ihr jeweiliger städtebaulich-räumlicher Kontext zu beachten, der mitverantwortlich dafür sein kann, daß in einem Fall etwas erhalten blieb oder bewußt erhalten wurde, in anderen Fällen nicht. Er kann gerade dort entscheidend sein, wo es darum geht, die im Zuge von Deindustrialisierung und Strukturwandel funktionslos gewordenen Bauten neuen Zweckbestimmungen zuzuführen. Unter diesem Gesichtspunkt ist es zu begrüßen, daß den Objektbeschreibungen in drei Überblickskapiteln die wichtigsten wirtschafts- und baugeschichtlichen Informationen vorangestellt sind. Dabei ist auf Einzelnachweise in Fußnoten und Anmerkungen verzichtet, was dem Druckbild guttut und was in Anbetracht einer großen Zahl einschlägiger fachwissenschaftlicher Publikationen auch vertretbar ist. Die Sachangaben machen den Eindruck, daß die Autoren sorgfältig recherchiert haben. Es versteht sich, daß man hin und wieder gerne nachfragen würde, zum Beispiel, wenn davon die Rede ist, Entwürfe seien in enger Verbindung mit dem städtischen »Planungsamt« bearbeitet worden (S. 59). Seit wann bestand ein solches Amt, was waren konkret seine Kompetenzen oder sollte die Baupolizeibehörde gemeint sein?; das im vor-

liegenden Zusammenhang wichtige Stichwort ist auch nicht im Register enthalten. Oder nehmen wir das (brandaktuell erscheinende, aber bereits 1905 auftauchende) Stichwort Müllverbrennungsanlagen. Eine solche Einrichtung hat in Köln nicht nur mit der S. 31 erwähnten Betriebsgesellschaft, sondern konkret als Versuchsanstalt »System Herberth« bestanden (wo?); u. a. dort wurden 1907 Verbrennungsversuche mit Aachener Müll unternommen. Mit Hilfe des Registers ist zu ermitteln, daß später (1928) im Niehler Hafengelände eine neue Anlage errichtet wurde (S. 64). Von dem Modell ist ein Foto überliefert; ob von den Bauten selbst noch etwas zu sehen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Zu nennen gewesen wäre die MUSAG, die 1920 gegründete und 1923 von Berlin nach Köln-Kalk verlegte Gesellschaft für den Bau von Müll- und Schlackenverwertungsanlagen AG. Das Unternehmen, eine Tochter der Maschinenbauanstalt Humboldt (die selber 1911 die Müllverbrennungsanlage der Stadt Aachen errichtet hatte), war zuvor bereits in Kiel und Moskau (Anlage seit 1926 in Betrieb) tätig geworden.

Sehr lesenswert ist der abschließende, merkwürdigerweise in den Anhang verbannte Text »Wirtschaftsarchitektur und Denkmalpflege«. Zu Recht wird die Vorreiterrolle des Landes NRW auf diesem Gebiet herausgestellt, und auch an die Heimatschutzbewegung im frühen 20. Jahrhundert mit ihren Schwerpunkten Sachsen und Rheinland wird erinnert. Oskar von Miller soll (wann? wo?) den Vorschlag gemacht haben, in Köln ein zentrales deutsches Freilichtmuseum für »technische Kulturdenkmäler« zu schaffen. Das paßt tatsächlich gut in die »Landschaft«, hatte es doch – wie man ergänzen könnte – ebenfalls eine bemerkenswerte Initiative zur zeitgemäßen Erneuerung der ländlichen Architektur gegeben (*Das neue niederrheinische Dorf* auf der Deutschen Werkbundaustellung 1914, Oberleitung Georg Metzendorf). Die Forderung, im planerischen Umgang mit historischen Industriearealen Einfallsreichtum zu entwickeln, möchte ich mit Nachdruck unterstützen. Immer noch sind diesbezüglich große Defizite vorhanden, und vielerorts, etwa in der »Weltkulturerbestadt« Bamberg, tut man sich sehr schwer, das

der historischen Wirtschaftsarchitektur inwohnende Potential richtig zu erkennen und für die Zukunft zu nutzen. Die Lektüre des Buchs sei daher Skeptikern besonders anempfohlen. Und in einem anderen Punkt kann ich sie beruhigen: Auf Arbeiter wird man so gut wie gar nicht stoßen. Ein »kantig geschnittener Arbeiterkopf mit Mütze« (bei Ford, S. 160 f.) ist eher für den Kopf des Merkur zu halten, der als Gott der guten Colonia am Rhein ohnehin besser zu Gesicht steht.

Ein Nachtrag zu dem eingangs genannten Bahnhof, »Wirtschaftsarchitektur« im anderen Wortsinn. Das einem Sommer- bzw. Landhaus gleichende Gebäude von 1839 (!) wird als »das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude im deutschsprachigen Raum und eines der ältesten überhaupt« vorgestellt (S. 100). Es ist interessanterweise bereits in einer der deutschen Pionierpublikationen über die »Pflege technischer Kulturdenkmale« aufgeführt, wo in einem Kapitel Karl Jüsgen »Baudenkmale auf rheinischem Eisenbahngebiet« behandelte (Rhein. Heimatpflege 8, 1936, H. 3). Die Strecke, die durch Müngersdorf führt, ist die von Köln über Aachen nach Antwerpen, der berühmte Eiserne Rhein, die erste grenzüberschreitende Eisenbahn Preußens. Der Eiserne Rhein begann am »richtigen« Rhein, wo genau (und wie) hätte vielleicht gesagt werden sollen: »*Im Norden der Stadt Köln, wo der Stationshof der Eisenbahn sich befindet, bildet der herrliche Strom ein freundliches Rundgemälde. Hier ist der schönste Punkt, den wir abwärts an seinen Ufern finden, nachdem der Hügel schmuck oberhalb Bonn von ihm gewichen. (...) In zwei freundlichen öffentlichen Gärten, mit denen Restaurationen verbunden sind (...), findet der Bahnreisende Erfrischungen und eine besonders in der schönen Jahreszeit, zahlreiche Gesellschaft. Dicht an der Westseite der Gärten liegt der Bahnhof. Hier besteigen wir nun den Wagenzug, um die Fahrt zu beginnen.*« (Malerische Beschreibung ... 1841). Wann wird es wieder so beneidenswerte Umstände geben?

Bamberg

Wilfried Krings

MARY CORBIN SIES / CHRISTOPFER SILVER (Hrsg.), *Planning the Twentieth-Century American City, Baltimore: The John Hopkins University Press, Abb., 594 S.*

Studien zur Stadt- und Planungsgeschichte haben auch in den USA in den letzten Jahren zugenommen und dort an Bedeutung gewonnen. Die Herausgeber, beide vormalige Präsidenten der Society for American City and Regional Planning History, nehmen dies zum Anlaß, den Stand der Forschung zu dokumentieren, kritisch zu reflektieren und daran Forderungen für die Weiterentwicklung der Planungsgeschichte zu stellen. In ihrem Vorwort skizzieren die Herausgeber die bisherigen Ansätze, Planungsgeschichte als Geschichte der Planungspioniere (»Master Planers«) zu schreiben, sie als chronologische Abfolge zunehmend institutionalisierter und formalisierter Planungskulturen zu untersuchen, Planungsgeschichte mit Stadtgeschichte zu vernetzen und schließlich sie mit interdisziplinären Forschungsansätzen zu betreiben. Corbin und Silver fordern vor diesem Hintergrund u. a. verstärkt Elemente der Politikwissenschaft in historische Forschungsansätze einzubeziehen, Planung im Zusammenhang mit Planimplementierung zu untersuchen und schließlich auch die ethnische Dimension der Planung zu reflektieren.

Die folgenden Kapitel und Beiträge, von bekannten und kompetenten Autoren, sollen den Anspruch dieser Neuakzentuierung einlösen. Den Abschnitten ist jeweils eine Einführung der Herausgeber in den Themenkontext mit bibliographischen Hinweisen vorangestellt. Vier Artikel wurden bereits in amerikanischen Fachzeitschriften publiziert. Dabei werden die Biographien von Frederick Law Olmsted Sr., dem »Visionär« und Frederick Law Olmsted Jr., dem »Professional« im jeweiligen historischen Kontext untersucht (Jon A. Peterson) und es wird die Rolle von progressiven Frauen im City social Movement analysiert (Susan Marie Wirka). Die Bedeutung dieser Frauen, die häufig in der Wohnreformbewegung arbeiteten, sich in Slums engagierten, Gemeinwesenarbeit praktizierten und sich für eine Verbesserung der Wohnverhält-

nisse einsetzten, ist bisher bei der Geschichte der Entstehung der Stadtplanungsdisziplin in den USA weitgehend negiert worden. Da in der Planungsgeschichte in den USA bisher immer nur wenige, auch in Europa bekannte Großstädte untersucht wurden, setzen die Herausgeber hier mit eher unbekannteren Stadtplanungen und weniger bekannten Planern einen neuen Akzent, der auch die bisherigen Forschungsergebnisse in Teilen relativiert. So werden die Verschönerungsmaßnahmen in St. Louis beschrieben (Eric Sandweiss) und Chicagos kleinere Parks und ihre Bedeutung für die stadthygienischen Bedingungen untersucht (Joan E. Draper). Aus Dallas wird über Planungen und die Probleme ihrer Implementierung berichtet (Robert B. Fairbanks) und über Ohio (Patricia Burgess) wird eine Studie der Flächenausweisungen und der Wohnbezirke vorgestellt und in einem Beitrag wird die Pionierrolle von Joseph Hyde Pratt in Bezug auf Naturschutz und Regionalplanung analysiert (Robert E. Ireland).

Am Beispiel von Yorkshipp Garden Village (Fairview, New Jersey) lassen sich die Veränderungen, die der Erste Weltkrieg mit sich brachte und die Beeinflussung durch die europäischen Reformbewegungen, nachlesen (Michael H. Lang). Die Idee der Gartenstadt, Einflüsse der Wohnungsreformbewegung und staatliche Interventionen flossen hier brennpunktartig zusammen. Die nach 1918 gebaute Siedlung bildete die erste gartenstadtähnliche Vorstadt, die nach einheitlichen Kriterien geplant und gebaut wurde und damit einen (bisher unbekannt)en Vorläufer der später gebauten und bekannteren Siedlungen wie Sunnyside und Radburn. Wenig Untersuchungen gab es bisher auch über San Diego, die boomende Metropole an der mexikanischen Grenze, die vor allem als Marinestützpunkt an Bedeutung gewann. Einer der Planungspioniere in den USA, John Nolen, stellte 1908 einen ersten Entwicklungsplan für die Stadt auf, in der er Empfehlungen für die zukünftige Stadtentwicklung festlegte (John Hancock). San Diego war die am schnellsten gewachsene Stadt in Kalifornien in diesem Jahrhundert, für die der »bedeutendste Stadtplaner der Welt« – so eine Zeitung in San Diego – 1926 einen zweiten Plan erstellte,

der die Weichen der Stadtentwicklung bis zum Ende dieses Jahrhunderts vorbestimmen sollte. Während es in San Diego die Stadtplanungskommission war, die die Pläne in Auftrag gab, war es in Dallas vor allem die Elite aus dem lokalen Geschäftswesen, die in der Zwischenkriegszeit die Verschönerung und Attraktivitätssteigerung betrieb (Robert B. Fairbanks).

Am Beispiel von Los Angeles wird der Bauboom nach dem Zweiten Weltkrieg und der Zusammenhang von industrieller Dezentralisierung und Wohnsiedlungsbau nachgezeichnet (Greg Hise). War Los Angeles bisher immer nur als wuchernde, ungeplante Metropole klassifiziert worden, so ergibt diese Studie ein differenzierteres Bild. Die neu angelegten Wohnsiedlungen folgten häufig den neuen Industriestandorten, vor allem der Automobil- und der Flugzeugindustrie. Um die industriellen Wachstumspole herum gruppierten sich in der Folge Wohnsiedlungen mit Schulen, Einkaufszentren und andere Infrastruktureinrichtungen. Die Siedlungen wurden als selbständige Städte vermarktet und in modernen, industriellen Bauweisen errichtet. Der Bau der Autobahnen und die rasch zunehmende Motorisierung leisteten dieser Randstadtbewegung (»edge cities«) Vorschub.

Den Zusammenhang Stadtentwicklung, Verkehr und Autobahnbau untersucht Cliff Ellis. Waren die Autobahnen zunächst geplant und gebaut worden, um die Zugänglichkeit der Citycentren zu verbessern und um Schneisen in die Slums zu schlagen, so entpuppten sie sich bald als das Gegenteil. Sie beförderten die Suburbanisierung von Wohnen und Gewerbe und hinterließen große Brachen bzw. suboptimal genutzte Flächen um die Innenstädte. Der Zweite Weltkrieg erwies sich als Katalysator für vielfältige Modernisierungsschübe und entfachte einen Planungsboom. Obwohl es im Zusammenhang mit dem Krieg bedeutende Bevölkerungsumschichtungen gab, gab es zunächst wenig Planungen, sondern die Lösung der Wohnungsprobleme wurde dem Markt überlassen. Die Nachkriegszeit war – so der Beitrag von Roger W. Lotchin – eine Phase mit enthusiastischen Planungsaktivitäten auf allen räumlichen und sektoralen Ebenen, die bisher aber kaum untersucht ist.

Mit einer Reihe von Gesetzen wurde der Wohnungsbau, die Slumsanierung (Housing Act 1949 und 1954) und der Autobahnbau (Interstate Highway Act 1956) nun von der Bundesregierung unterstützt, deren Einfluß bei bewilligten Vorhaben bis auf die lokale Ebene durchschlug. Am Beispiel von Birmingham (Alabama) (Charles E. Connerly) werden die Beantragungsprozeduren, die Abwicklung und die Folgen nationalstaatlicher Programme auf der lokalen Ebene exemplarisch evaluiert. Der Weg vom Widerstand bis zur Einbeziehung der schwarzen Bevölkerung ist ein besonders interessantes Kapitel. Am Beispiel von Savannah (Robert Hodder) wird der Aspekt des Denkmalschutzes herausgearbeitet. Der Paradigmenwechsel im Umgang mit der historischen Bausubstanz, vom Abriß zum Erhalt, wird dabei nachgezeichnet. Initiativen der Bevölkerung, vor allem auch der schwarzen Bevölkerung, bewirkten den Erhalt von Einzelgebäuden und städtebaulichen Ensembleschutz. June Manning Thomas stellt dagegen den einflußreichen Planer Charles Blessing und die Stadt seines Wirkens (Detroit) ins Zentrum. Blessing suchte umfassende Vorstellungen der Stadtmotorisierung zu realisieren, scheiterte aber vor dem Hintergrund lokaler Schwierigkeiten, und nur wenige seiner Ideen wurden realisiert.

In einem Beitrag über Strategien für die Stadtzentren (Carl Abott) wird der Bogen zur Gegenwart gespannt. Hier werden unterschiedliche Phasen herausgearbeitet, wie die Innenstadtprobleme (»Urban blight«) perzipiert und gelöst werden sollten. Zwei unterschiedliche Planungskulturen in New York City, die öffentlich-rechtliche Planung von Roosevelt Island und die privatisierte Planung von Battery Park City werden mit ihren Paradigmen und Konsequenzen analysiert (Tony Schuman, Ellito Sclar). Abschließend resümieren die Herausgeber schließlich noch einmal den Stand der Planungsgeschichtsforschung in den USA und fordern auf, auch Bezüge zum aktuellen Städtebau und zum Diskurs über neue Planungskulturen herzustellen. Ganze Regionen in den USA und viele kleinere Städte bieten noch unbeforschte Arbeitsfelder, die für komparative Studien erschlossen werden können. Auch die Folgen von Planungen sind nach Meinung der

Autoren bisher zu wenig evaluiert worden und die Auswirkungen – vor allem für untere Einkommensgruppen, die nicht an Planungen beteiligt sind – sollten in planungsgeschichtliche Studien integriert werden.

Die Fokussierung der Beiträge auf lokale Besonderheiten und kurze Zeithorizonte erschwert – trotz der Einführungen der Herausgeber in den Themenkontext – teilweise die Einschätzung der historischen, politischen, biographischen, nationalen und lokalen Zusammenhänge. Verweise auf die internationale Vernetzung der Scientific

Community und Bezüge zu Europa werden nur in einigen Beiträgen hergestellt. Dies schmälert allerdings nicht den Wert des inspirierenden Bandes, der mit einer umfangreichen Bibliographie und einem Register auch für die Lehre ein wichtiges Nachschlagewerk der amerikanischen Planungs- und Stadtbaugeschichte bildet. Wer sich schnell und umfassend über den Stand der Planungsgeschichte in den USA informieren will, dem sei dieser Band empfohlen.

Hamburg

Dirk Schubert