

21. Jahrgang
1/94

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Wolfgang Schmidt

Stadt und Garnison Regensburg

Winfried Mönch

U.S.-Garnisonierung in Stuttgart

Heinrich Heidebrecht

Deutsche Architekten bei Peter dem Großen

Wolfgang Behringer

Stadtgestalt und Stadtbilder im Alten Reich

Hartmut H. Topp

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen

Volker Roscher

Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität

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
Hans Paul Bahrdt, 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 Borst, Mozartweg 32, 73732 Esslingen (Redaktionslektorat). Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts 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, Oberberringerstraße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Fakultät für Sozialwissenschaft der Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 120, 44789 Bochum – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

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 134,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 105,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 35,20 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. 0711 / 78630. 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

21. Jahrgang

Die alte Stadt

Heft 1/1994

INHALT

ABHANDLUNGEN

- WOLFGANG SCHMIDT, Stadt und Garnison Regensburg. Anmerkungen zum zivil-militärischen Beziehungsgeflecht einer bayerischen Garnisonsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert 1
- WINFRIED MÖNCH, »Little America« in Groß-Stuttgart. Anmerkungen zur U.S.-Garnisonierung 1945–1992 19
- HEINRICH HEIDEBRECHT, Deutsche Architekten im Dienste Peters des Großen 32
- HARTMUT H. TOPP, Straßenkreuzungen in zwei Ebenen als städtebauliches Element 46

KLEINE BEITRÄGE

- WOLFGANG BEHRINGER, Stadtgestalt und Stadtbilder im Alten Reich.
Ein Projekt zur vergleichenden Ikonographie deutscher Städte 56
- RENATE KASTORFF-VIEHMANN / URSULA VON PETZ / MANFRED WALZ,
Planungen für die Industriestadt. Dortmund in den 1920er Jahren 70
- VOLKER ROSCHER, Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren. Dargestellt an Hamburg-Ottensen und den auftretenden Kontexten 83
- DIE AUTOREN 95

- NOTIZEN 96

- RESOLUTION DER AG DIE ALTE STADT 96

BESPRECHUNGEN

Stadtgeschichte

- FRANZ-JOSEF JAKOBI, Geschichte der Stadt Münster (*Peter Burg*) 101
- BENIGNA SCHÖNHAGEN, Tübingen unterm Hakenkreuz (*Johann Paul*) 104
- ROLF STEININGER, Die Ruhrfrage und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen;
ROLF STEININGER, Ein neues Land an Rhein und Ruhr (*Wilhelm Ribhegge*) 106

Architektur, Raumplanung

- ULFERT HERLYN / URSULA POBLOTZKI (Hrsg.), Von großen Plätzen und kleinen Gärten
(*Bernd Kleinhaus*) 109
- CARL-FRIEDRICH FISCHER, Riß in der Fassade. Ein Architekt packt aus (*Volker Roscher*) 110
- EGBERT KOSSAK, Hamburg – Stadt im Überfluß (*Volker Roscher*) 111

Wolfgang Schmidt

Stadt und Militär in Regensburg

Anmerkungen zum zivil-militärischen Beziehungsgeflecht einer bayerischen Garnisonsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert.

1. Vorbemerkungen (S. 1) – 2. Militär und Stadtopographie (S. 4) – 3. Militär und kommunale Wirtschaft (S. 10) – 4. Militär und Bürger (S. 14)

1. Vorbemerkungen

In seiner Einführung zum Forschungs- und Sitzungsbericht »Stadt und militärische Anlagen« des Arbeitskreises »Geschichtliche Entwicklung des Stadtraumes« stellte Hanns Hubert Hoffmann zum Beziehungsgefüge Stadt-Militär fest, »daß zwar viele Materialien, jedoch kaum auch nur sporadische Teilarbeiten vorliegen, der Arbeitskreis damit also Neuland der Forschung betrat«.¹ Im Rahmen dieses Sitzungsberichts stellte Bernhard Sicken eine Studie, basierend auf der bisherigen Literatur zum Thema »Stadt und militärische Anlagen, historische Entwicklung im Stadtraum – dargestellt am Beispiel der Landstreitkräfte« vor,² die in einer tour d'horizon vom Mittelalter bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts das soziale, ökonomische, städtebauliche sowie verfassungs- und verwaltungsgeschichtliche Beziehungsgefüge »Stadt-Militär« programmatisch anriß. Die Hoffnung auf anknüpfende, die thesenhaften Ergebnisse dieses Aufsatzes validierenden Detailstudien erfüllte sich nur bedingt.³ Eine der dahinter steckenden Schwierigkeiten lag in der – Sicken hatte darauf hingewiesen – föderalen Struktur Deutschlands; denn bis zur Schaffung eines reichseinheitlichen Militärwesens nach dem Ersten Weltkrieg waren die Territorien bzw. Bundesstaaten Träger der Militärgewalt. Folgerichtig kamen dann die entscheidenden Impulse in der Garnisonsgeschichtsforschung vor allem für das 19. Jahrhundert aus

¹ Stadt und militärische Anlagen. Historische und raumplanerische Aspekte (Veröff. der Akademie für Raumforschung und Landesplanung), Hannover 1977, S. 1.

² Ebda., S. 15–148. Hier auch die bis 1975 angewachsene garnisonsgeschichtliche Literatur.

³ So z. B. J. Kraus, Das Militärwesen der Reichsstadt Augsburg 1548–1806. Vergleichende Untersuchungen über städtische Militäreinrichtungen in Deutschland vom 16.–18. Jahrhundert, Augsburg 1980. – M. Zippel, Untersuchungen zur Militärgeschichte der Reichshauptstadt Berlin von 1871 bis 1945, Diss. Münster 1981. – G. Meinhardt, Garnisonstadt Göttingen. Bilder aus 350 Jahren Stadtgeschichte, Göttingen 1982. – Bonn und seine Soldaten. Geschichte der Garnison Bonn und der Heeresversorgung seit Aufstellung der stehenden Heere, hrsg. vom Stabs- u. Versorgungsbataillon des Bundesministeriums für Verteidigung, Bonn 1985.

dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, Abt. IV, Kriegsarchiv.⁴ Zu nennen ist hier vor allem Rainer Braun, der seit 1984 in zahlreichen Aufsätzen das Phänomen Stadt-Militär aufgrund des amtlichen Aktengutes thematisch und methodisch vorangebracht hat.⁵ Seinen Forschungen folgend entstanden seither weitgehend aus dem Aktenbestand des Kriegsarchivs – ergänzt durch kommunales Schriftgut – geschöpfte Garnisonsgeschichten zu Neustadt an der Aisch,⁶ Dillingen,⁷ Erlangen,⁸ Freising,⁹ Eichstätt,¹⁰ Nürnberg,¹¹ München¹² und Regensburg.¹³ Somit ist Bayern für die Spanne vom späten 18. bis in das 20. Jahrhundert hinein die garnisonsgeschichtlich wohl am intensivsten untersuchte Region Deutschlands.¹⁴

⁴ Zu Funktion und Aktenbestand des Kriegsarchivs vgl. Bayern und seine Armee. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs aus den Beständen des Kriegsarchivs (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Bd. 21), München 1987.

⁵ R. Braun, Amberg als Garnisonsstadt, in: Amberg 1034–1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Bd. 18), Amberg 1984, S. 205–220; ders., Die Garnison, in: A. Wendehorst (Hrsg.), Erlangen. Geschichte der Stadt in Darstellungen und Bilddokumenten, München 1984, S. 168–172; ders., Augsburg als Garnison und Festung in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: R. A. Müller (Hrsg.), Aufbruch ins Industriezeitalter, Bd. 2. Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1750–1850, München 1985, S. 65–78; ders., »Durch ewren langen friden habt ihr das couragio verloren«. Entwicklungslinien des reichsstädtischen Wehrwesens, in: Reichsstädte in Franken, Bd. 1, hrsg. v. R. A. Müller, München 1987, S. 229–243.

⁶ W. Mück, Die Aktienstallung in Neustadt an der Aisch. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer königlich bayerischen Garnison im 19. Jahrhundert, Neustadt a.d. Aisch 1984.

⁷ A. Leyer / R. Schöwetter, 300 Jahre Garnisonsgeschichte Dillingen an der Donau 1681–1981, Dillingen 1981.

⁸ D. Hennig, Erlangen und seine Garnison, in: J. Sandweg (Hrsg.), Erlangen. Von der Strumpfer- zur Siemens-Stadt. Beiträge zur Geschichte Erlangens vom 18. bis 20. Jahrhundert, Erlangen 1982, S. 451–494.

⁹ Chr. Lankes, Freising als Garnisonsstadt, Magisterarbeit Univ. München 1987 (masch.).

¹⁰ H. Reis, Chronik der Jäger-Kaserne in Eichstätt von der Planung 1893 bis zum Jahr 1933, Eichstätt 1986.

¹¹ Th. Bruder, Nürnberg als bayerische Garnison von 1806 bis 1914. Städtebauliche, wirtschaftliche und soziale Einflüsse, Nürnberg 1992.

¹² M. Ingenlath, »...meinem König Otto I. treu zu dienen...«. Militärdienst in München, in: München – Musenstadt mit Hinterhöfen, München 1988, S. 146–151. – Chr. Lankes, Vom Bauernhof zum Kasernenviertel. Neuhausen als militärischer Nutzungsraum, in: 100 Jahre Eingemeindung Neuhausen. Festschrift der Münchner Bezirksausschüsse 21, 23 und 28, München 1990, S. 27–42; ders., München als Garnison im 19. Jahrhundert. Die Haupt- und Residenzstadt als Standort der Bayerischen Armee von Kurfürst Max IV. Joseph bis zur Jahrhundertwende, Berlin / Bonn / Herford 1993.

¹³ W. Schmidt, Eine Stadt und ihr Militär. Regensburg als bayerische Garnisonsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Regensburg 1993.

¹⁴ Beispielhaft für andere Regionen: B. Lemke, Die Ulmer Garnison und ihre Bedeutung für das städtische Leben, in: H. E. Specker (Hrsg.), Ulm im 19. Jahrhundert, Ulm 1990, S. 586–641. Für Österreich vgl. W. Steinböck (Hrsg.), Graz als Garnison. Beiträge zur Militärgeschichte der steierischen Landeshauptstadt, Graz 1982. – M. Senekowitsch, Militärische Einrichtungen Wiens im Wandel der Zeit. Ein Beitrag zur Militär- und Stadtgeschichte, in: Truppendienst, 1991, S. 320–326 u. S. 407–413.

Im folgenden soll nun am Beispiel Regensburgs¹⁵ mit Bezügen zu anderen bayerischen Garnisonsstädten das Geflecht »Stadt-Militär« in eben jener Sapnne vom Ende des Alten Reiches bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges skizzenhaft anhand dreier Komplexe beleuchtet werden: Militär und Stadtopographie, Militär und kommunale Wirtschaft, Militär und Bürger.

Dabei ist zunächst festzustellen, daß die ehemalige Reichsstadt Regensburg am Ende des Alten Reiches nicht, wie zum Beispiel Nürnberg¹⁶ direkt an Bayern fiel, sondern von 1802 bis 1810 als geistliches Fürstentum unter Fürstprimas Carl Theodor von Dalberg fortbestand.¹⁷ Die reichsstädtische, Mitte des 13. Jahrhunderts im Rahmen der Stadtfreiheit den Bürgern zugefallene Wehrhoheit¹⁸ hatte zwar ein Ende gefunden, nicht jedoch die daraus resultierende Verpflichtung zu militärischen Sach- und Individualleistungen – letzteres in Form der Bürgerwehrpflicht bis zum Übergang an Bayern.¹⁹ Das sich seit dem 17. Jahrhundert herausgebildete, reichsstädtische Berufsmilitär entfiel 1802.²⁰

Die entscheidenden Veränderungen im Sinne der oben genannten Beziehungsfelder zwischen der Stadt und dem Militär traten ab 1810 mit der Eingliederung Regensburgs in das Königreich Bayern zu Tage. Schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem Ausbau Bayerns zu einem geschlossenen Territorialstaat angestrebt, erhielt das Königreich im Gefolge des Krieges von 1809 – Bayern stand an der Seite Napoleons – unter anderem das Fürstentum Regensburg im Pariser Vertrag vom 28. Februar 1810 für eine horrend Summe zugesprochen.²¹ Getreu einem schon mehrfach vorexerzierten Verfahren, als Ausdruck der landesherrlichen Präsenz

¹⁵ Soweit nicht anders vermerkt, stützen sich die militärgeschichtlichen Ausführungen zu Regensburg auf W. Schmidt (s. A 13).

¹⁶ Zur militärischen Besitznahme Nürnbergs durch Bayern 1806 vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 15–35.

¹⁷ G. Schwaiger, Das Dalbergische Fürstentum Regensburg 1803–1810, in: Zs. für bayer. Landesgeschichte Bd. 23, 1960, S. 42–43.

¹⁸ Allgemein zum städtischen/reichsstädtischen Militärwesen vgl. E. Sander, Die Wehrhoheit in den deutschen Städten, in: Archiv für Kulturgeschichte Bd. 36, 1954, S. 333–356. – E. Isenmann, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500, Stuttgart 1988, S. 148–152. – W. Herborn, Reichsstädte, in: Deutsche Verwaltungsgeschichte Bd. 1. Vom Spätmittelalter bis zum Ende des Reiches, hrsg. v. K. Jeserich u. a., Stuttgart 1983, S. 658–679, hier S. 671–673. Zur neuzeitlichen Militärorganisation der Städte/Reichsstädte vgl. J. Ehlers, Die Wehrverfassung der Stadt Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert, Boppard 1966. – J. Kraus (s. A 3).

¹⁹ Zur reichsstädtisch-bürgerlichen Militärpflicht vgl. W. Schmidt, Zur Geschichte des Regensburger Bürgermilitärs im 19. Jahrhundert (erscheint 1994 in der Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte).

²⁰ Das von einem Hauptmann geführte Regensburger Berufsmilitär zählte am Ende des Jahres 1802 nur mehr 123 Mann. Zum Vergleich: In der Reichsstadt Augsburg gehörten zur berufsmäßigen Stadtgarde 265 Personen. Vgl. J. Kraus (s. A 3), S. 185.

²¹ H. Huber, Der Übergang der Stadt Regensburg an Bayern im Jahre 1810, in: Zs. für bayerische Landesgeschichte Bd. 4, 1931, S. 95–106. Vgl. Konrad Maria Färber, Bayern und das Fürstentum Regensburg, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte Bd. 49, 1986, S. 695–717.

in den Zentralorten der Neubayerischen Landesteile eine Garnison zu etablieren,²² rückten am 30. Juni 1810 zwei Bataillone des königlich-bayerischen 4. Linien-Infanterieregiments »Salern« in die Donaumetropole ein. Mehr als 100 Jahre währte die zu keiner Zeit unterbrochene bayerische Garnisonsgeschichte Regensburgs, wenngleich natürlich die Truppenteile und die Belegungsintensität wechselten.

Entsprechend der bayerischen Militärorganisation aus Haushaltsrücksichten bis zur Heeresreform 1868 in Friedenszeiten nur jeweils so viele Soldaten in den Garnisonen präsent zu halten, wie für die Aufrechterhaltung der Wach- und Sicherheitsaufgaben nötig erschienen,²³ waren bis in diese Zeit kaum mehr als 700 Soldaten ständig in Regensburg anwesend. Seit 1871 verzeichnete der Standort einen stetigen Anstieg von 697 Soldaten auf 2269 im Jahre 1912 – hervorgerufen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt durch die Heeresvermehrungen im Wilhelminischen Reich. Der Soldatenanteil bewegte sich hier zwischen 2,4 und 4,6 Prozent: Quoten, die für das Beziehungsgeflecht Stadt-Militär von eminenter Bedeutung sind. Im Vergleich zu ähnlichen bayerischen Garnisonsstädten nahm Regensburg dabei eine eher nachrangige Position ein, was die absoluten Truppenzahlen anbetraf. So standen in Nürnberg im Zeitraum nach der Reichsgründung zwischen 2244 und über 3000 Soldaten mit einem Anteil von 2,4 bis 1,0 Prozent an der Gesamtbevölkerung. Die Belegung der Garnison München stieg im 19. Jahrhundert von 5894 im Jahre 1808 auf über 11000 nach 1895.²⁴

2. Militär und Stadttopographie

In zweifacher Hinsicht wirkte sich die Garnison auf die städtebauliche Entwicklung und somit auch auf das Wirtschafts- und Sozialgefüge Regensburgs aus; einmal als retardierendes Moment – Schlagwort »Stadtbefestigung« –, zum anderen als belebendes Moment – Schlagwort »Kasernenbauten«.

Obwohl 1810 von der reichsstädtischen Befestigung nur mehr der spätmittelalterliche lineare Mauerering mit Graben vorhanden war,²⁵ verhinderten gerade militäri-

²² So beispielsweise 1805 in Augsburg und 1806 in Nürnberg. R. Braun, Augsburg als Garnison (s. A 5), S. 66. Vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 20–35.

²³ Allgemein zum bayerischen Militärsystem vgl. W. D. Gruner, Das Bayerische Heer 1825 bis 1864. Eine kritische Analyse der bewaffneten Macht Bayerns vom Regierungsantritt Ludwigs I. bis zum Vorabend des deutschen Krieges, Boppard 1972. Vgl. G. Heyl, Militärwesen, in: Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799–1980, hrsg. v. W. Volkert, München 1983, S. 330–393.

²⁴ Zu Nürnberg vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 537, zu München vgl. Chr. Lankes (s. A 12), S. 573.

²⁵ Die Befestigungsanlagen Regensburgs bestanden im wesentlichen aus einem zu Beginn des 14. Jahrhunderts errichteten 2–4 m starken Mauerring, verstärkt mit quadratischen Mauertürmen und versehen mit hölzernen Wehrgängen. Der landseitigen Mauerumfassung war eine Zwingermauer mit runden Türmen etwa 10 m vorgelagert. Davor erstreckte sich der etwa 20 m breite und 8 m tiefe Stadtgraben. Zur Anpassung an die verbesserte Geschütztechnik wurden dem linearen Mauerring

sche Erwägungen deren Niederlegung bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus. Zwar galten aufgrund einer kurfürstlich-bayerischen Verordnung von 1804 Stadtgräben und Stadtmauern als gesundheitsschädigend und konnten somit abgerissen werden, doch führten die napoleonischen Kriege und möglicherweise auch das mühevollste Zusammenschießen der Regensburger Stadtmauer 1809 durch französische Batterien²⁶ bis 1826 zu einem Umdenkungsprozeß. In ganz Bayern wurde nunmehr die Erhaltung der noch vorhandenen kommunalen Befestigungsanlagen aufgrund militärischer Erwägungen verordnet.²⁷ Damit belastete man einerseits die Kommunalkasse mit Bauunterhaltsleistungen und behinderte andererseits die gerade in Regensburg aus Wohnraummangel dringend erforderliche Ausweitung des städtischen Siedlungsrayons nachhaltig.²⁸ Noch zu Beginn des Kaiserreichs zeigte sich der hiesige, im wesentlichen mittelalterliche und somit schon vom hygienischen Standpunkt her problematische Wohnungsbestand als äußerst desolat. Daher 1871 die dringende Forderung des Stadtmagistrats: »Für die Arbeiter-Bevölkerung erscheint es, wie überall so auch hier als Bedürfnis, gesunde Wohnungen zu schaffen. Dabei genügt es nicht, die ohnehin spärlichen Gärten innerhalb der Stadt und die wenigen freien Räume zu überbauen, man muß vielmehr die engen Mauern der Stadt verlassen und in das Freie dringen.«²⁹ Bereits seit 1829 hatte die Stadtverwaltung beständig zu Entfestigungsinitiativen angesetzt, denen »...wegen der strategischen Wichtigkeit des Platzes Regensburg«³⁰ nicht stattgegeben werden konnte.

Paradoxiere Weise wurde der militärische Nutzen der Stadtbefestigung innerhalb der Bayerischen Armee ziemlich unterschiedlich bewertet. Schon 1840 erschien dem Generalquartiermeisterstab der Armee die südliche, landseitige Umwehrung aufgrund

1529/30 vom Regensburger Stadtbaumeister Albrecht Altdorfer sowie 1632 mehrere – insgesamt 11 – polygonale Werke vorgelagert. Obwohl bis in das 18. Jahrhundert noch baulich unterhalten, wich die bastionäre Befestigung ab 1779 einer vom Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis errichteten Allee. Unter Dalberg schritt die Entfestigung dergestalt fort, daß die Werke vor den Stadttoren geschleift und dort klassizistische Gartenhäuser errichtet wurden. Vgl. K. Bauer, Regensburg. Aus Kunst-, Kultur- und Sittengeschichte, Regensburg 1988, S. 459–478. H.-E. Paulus, Albrecht Altdorfer als Stadtbaumeister von Regensburg, in: Verhandlungen des historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg Bd. 127, 1987, S. 165–170. R. Strobel, Die Allee des Fürsten Carl Anselm in Regensburg, in: Thurn und Taxis Studien Bd. 3, 1963, S. 229–267. H. Reidel, Die Villenbauten Emanuel Joseph von Herigoyens in Regensburg. Ein Beitrag zur Architektur des Klassizismus in Regensburg, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg Bd. 118, 1978, S. 87–136.

²⁶ J. Wackenreiter, Die Erstürmung von Regensburg, Regensburg 1865.

²⁷ Bayern und seine Armee (s. A 4), S. 240–249. Dort Hinweise zur Stadtmauerverordnung von 1826 im gesamt-bayerischen Rahmen.

²⁸ Ähnlich auch in Nürnberg. Vgl. W. Schwemmer, Die Stadtmauer von Nürnberg. Verluste und Erhaltung im 19./20. Jahrhundert, Nürnberg o. J. (1968).

²⁹ Zit. n. D. Albrecht, Regensburg im Wandel. Studien zur Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Regensburg 1984, S. 195.

³⁰ So die Antwort des Kriegsministeriums auf den beantragten Abriß eines Stadtmauerturms. Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 62.

vielfacher Zu- und Umbauten sowie wegen des eingefallenen Grabens für militärisch nutzlos. Einem Antrag des Magistrats von 1856 auf Abriß der donauseitigen Mauer und schließlich 1863 auch der landseitigen Stadtmauerreste hatte man daher zunächst nichts entgegenzusetzen. 1863 jedoch wollte man plötzlich einer weiteren Demolierung nicht mehr zustimmen. Auf einmal galt Regensburg gar als der strategisch wichtigste Punkt an der Donau zwischen Ulm und Linz; jedes Mauer- und Grabenstück wäre von eminenter Wichtigkeit: »Jeder Stein, der an der noch stehenden Mauer abgelöst, jede Schaufel Erde, die in den Graben geworfen wird, schwächt die Widerstandsfähigkeit, vermindert den lokalen taktischen Wert.«³¹

Die um den Mauerabriß involvierten Oberbehörden – Innenministerium und Kriegsministerium – konnten und wollten dieser Auffassung allerdings aus ökonomischen Überlegungen nicht folgen. Ein Nicht-Abbruch der landseitigen Fortifikation hätte nämlich die dringende Stadterweiterung auf den im Bau befindlichen und wirtschaftlich dringend notwendigen Bahnhof vereitelt und damit den schleppenden Aufschwung der Kommune behindert.³² Bei der letztlich doch erteilten Abbruchgenehmigung rangierten kommerzielle und städtebauliche Interessen nun vor den militärischen. Bis 1878 waren nahezu alle Reste der mittelalterlichen Wehranlage abgerissen und die Stadt konnte sich baulich in das Vorfeld der Allee entwickeln.³³

War es Militärraison, die die mittelalterliche Silhouette Regensburgs lange mit konservierte, so zeigte sich das Militär ab dem letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts geradezu als Motor für die städtebauliche Entwicklung. Ausgangspunkt hierfür waren größtenteils Veränderungen im Militärsystem sowie moderne, überwiegend von der Hygiene bestimmte Massenunterkunftslösungen. Seit der Bildung stehender Heere hatte sich für die Militärverwaltungen das Problem der Truppen-Unterbringung in Friedenszeiten gestellt. Zwei Lösungen boten sich an: Entweder dezentral im Bürgerquartier oder zentral in Kasernen. Unabhängig von den auch in Regensburg im 19. Jahrhundert feststellbaren, besonders in Manöverzeiten oft intensiven und ungeliebten Einquartierungen, legte die bayerische Militärverwaltung seit dem 18. Jahrhundert grundsätzlich größten Wert darauf, die Truppe zu kasernieren. Die immense Finanzschwäche Bayerns nach den napoleonischen Kriegen verbot allerdings für die folgenden Jahrzehnte spezielle Kasernenbauten größeren Umfangs außerhalb der Haupt- und Residenzstadt München.³⁴ Beispielhaft hierfür ist das vom bayerischen Stadtkommandanten Regensburgs 1810 initiierte Kasernenprojekt. Eine vom ehemaligen fürstprimatischen Ingenieur-Oberstleutnant und Stadt- und Landbaumeister des Fürstentums Regensburg, Emanuel Joseph von Herigoyen, entworfene monumentale

³¹ Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 66.

³² Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn für Regensburg vgl. E. Mages, Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz 1850–1920, Kallmünz 1984.

³³ D. Albrecht (s. A 29), S. 198 f.; vgl. K. Bauer (s. A 25), S. 498–536.

³⁴ Zu den Verhältnissen in München vgl. Chr. Lankes (s. A 12), S. 65–146.



Abb. 1: Stadtplanausschnitt von Regensburg 1913/14. In der Bildmitte die ab 1889 auf dem freien Feld errichteten Kasernements.

(Städtische Lichtbildstelle Regensburg)

dreistöckige Kaserne für 3000 Infanteristen konnte nämlich aus Kostengründen – 30853 Gulden – nicht realisiert werden.³⁵ Merkmal der bayerischen Truppenunterkunft des 19. Jahrhunderts sollte daher die »Klosterkaserne« werden. Bedingt durch die Säkularisation herrschte an kirchlichen Bauten kein Mangel. Sofern militärisch genutzt, konnten die Klöster damit oftmals gar vor Verfall oder Abbruch bewahrt werden.³⁶

In Regensburg adaptierten die bayerischen Truppen nach Interimslösungen 1810 bzw. 1814 endgültig zwei Klöster als Kasernen: Minoritenkloster und Notre-Dame-Kloster. Das größte Problem dieser für ganz andere Zwecke geplanten Gebäude war allerdings deren Raumkapazität, die im übrigen sehr unterschiedlich beurteilt wurde: 800 Mann 1819, 1100 Mann 1823 und 800–1580 Mann 1851. Letztere Quote war aber nur bei Ausnutzung jeglichen Raumes – auch auf den Speichern und Gängen – und bei gleichzeitiger Belegung jeder Schlafstelle mit zwei Soldaten möglich. Bis 1862

³⁵ H. Reidel, Emanuel Joseph von Herigoyen. Kgl. bayer. Oberbaukommissar 1746–1817, München – Zürich 1982, S. 73 u. S. 286 f.

³⁶ Zum Phänomen der Klosterkaserne am Beispiel Frankens und mit Hinweisen auf dieses in ganz Europa übliche Verfahren vgl. R. Braun, Kloster und Kaserne (s. A 5).

war diese sog. »Zweimännige Bettenbelegung« in bayerischen Kasernen allgemein üblich. Im übrigen stellte sich das Problem der Unterbringung zumeist zu den Frühjahrs- bzw. Herbstexerzierzeiten, standen doch bis zur Heeresreform 1868 in der Regel nur so viele Soldaten in den Garnisonen, wie zur Aufrechterhaltung des Wachdienstes unbedingt notwendig waren.³⁷ Mit dem Hinweis, daß für die Unterbringung der Garnisonstruppen nicht der maximale Höchststand, sondern immer der tatsächliche Präsenzstand ausschlaggebend sei, lehnte das Kriegsministerium 1819 die beantragte Erweiterung der Minoriten-Kaserne ab. Erst nachdem 1850 im »Gesetz, die Einquartierungs- und Vorspannlasten in Friedenszeiten betr.« erstmals ein Staat des Deutschen Bundes die staatliche Kasernenbaupflicht verankert hatte, lag der Friedenshöchststand als Bemessungsrahmen zugrunde. Wie dringlich die Kasernenfrage in Bayern war, zeigt auch jene 1854 vom Kriegsminister von Lüder an König Max II. gerichtete Denkschrift, wonach »...die Sträflinge in den Zucht und Arbeitshäusern des Reiches wesentlich zweckmäßiger und gesünder untergebracht seyen als allerhöchst derselben Truppen«.³⁸

Scheinbar auch deshalb erging 1859 ein Auftrag des Kriegsministeriums an das Generalkommando Nürnberg doch zu untersuchen, mit welchen An- oder Neubauten von Kasernen in Amberg und Regensburg »...den Bedürfnissen einer dienstlich und gesundheitlich angemessenen Unterkunft der Besatzung, mit Rücksichtnahme auf den höchsten Friedens-Präsenzstand entsprochen werden könnte«.³⁹ Nach Einschätzung des Geniekorps-Kommandos hätte die nach dem Höchststand 2240 Mann starke Regensburger Garnison mindestens zwei neue Kasernen für überschlagsweise 300 000 Gulden bedurft, womit allerdings der gesamte Kasernenbauetat Bayerns aufgebraucht worden wäre. Demzufolge baute man hier 1862/63 auf dem innerstädtisch gelegenen Areal der Minoriten-Kaserne nur ein Kasernengebäude für 500 Soldaten. Wenngleich sich die Kasernierungsverhältnisse dadurch allenfalls bedingt verbesserten, profitierte das hiesige Baugewerbe mit über 100 000 Gulden Bausumme davon ganz erheblich.

Die Neue Kaserne in der Donaumetropole war überdies eine der letzten, im innerstädtischen Bereich errichteter bayerischer Militärunterkünfte in Zentralbauweise. Ständige Präsenz aller Soldaten im Truppenstandort nach der Heeresreform 1868, mehrfache reichsweite Heeresvermehrungen, zu eingeschränkte Übungsmöglichkeiten auf den innerstädtischen Kasernenplätzen und besonders die Perzeption neuer hygienisch-sanitärer Vorstellungen⁴⁰ leiteten ab den 1880er Jahren einen Boom von Mi-



Abb. 2: Luftaufnahme von Regensburg um 1917/18. Links unten das Infanterie-Kasernement mit ziviler Umbauung.

(Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Abt. IV Kriegsarchiv, BS II S 2024)

litärbauten außerhalb der alten städtischen Kern- und zunächst abseits der Wohnbereiche ein, mit nachhaltigen stadttopographischen Auswirkungen. Beispielhaft Regensburg mit seinem 1889 fertiggestellten Militärlazarett sowie den zwischen 1891 und 1918 im modernen Blocksystem⁴¹ erbauten weitläufigen Kasernenkomplexen (Infanteriekaserne, Kavalleriekaserne, Proviantamt) im Stadtosten. Über 5 Millionen Mark wurden in dieser Zeitspanne verbaut.

Zunächst ist festzuhalten, daß die Militärverwaltung bei diesen Baumaßnahmen wegen des enormen Flächenbedarfs vorab günstige Grundstückspreise sowie insbesondere die infrastrukturelle Erschließung (Straßen, Kanal-, Wasser-, Gas- und Stromleitungen) der Kasernements unter großer Konkurrenz der Kommune verlangte und sie auch erhielt. So finanzierte die Stadtkasse Regensburgs beispielsweise 75 Prozent

³⁷ Umfassend hierzu W. D. Gruner (s. A 23).

³⁸ Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 215.

³⁹ Zit. n. ebda., S. 83.

⁴⁰ Auf der Grundlage der Sanitätsberichte der Bayerischen Armee von 1874 bis 1879 und möglicherweise aufgrund der hiesigen Verhältnisse publizierte beispielsweise der thurn und taxische Baurat Ludwig Degen in seinem 1882 in Regensburg fertiggestellten Buch über »Das Krankenhaus und

die Kaserne der Zukunft« detaillierte Entwürfe für gesündere und zweckmäßigere Truppenunterkünfte. Reichsweite Kritik an den Kasernen im Deutschen Reich bei H. von Forst, Unsere Kasernen. Ein Wort an die Offiziere der kasernierten Truppenteile und den Reichstag, Hannover 1884.

⁴¹ Zu den Kasernentypen vgl. H. Schwalm, Militärbauten. Von den Anfängen bis zur Infrastruktur der Bundeswehr, Heidelberg – Hamburg 1982.

der Be- und Entwässerungseinrichtungen des Lazarets, Einrichtungen, die Grundstock für ein die ganze Stadt umfassendes modernes Kanalsystem werden sollten. Über 100 000 Mark ließ man sich zwischen 1906 und 1909 die Verlängerung von Straßen, Kanal, Gas- und Wasserleitungen für einen weiteren Kasernenbau kosten. Dabei war klar, daß diese besonders von den modernisierungsfreundlichen Bürgermeistern⁴² Oskar von Stobäus (1868–1903) und Hermann Geib (1903–1910) vorgenommenen Investitionen zurückfließen würden, auch, aber nicht nur, in Form von Bauaufträgen. Schon während der Grunderwerbsphase 1889 prognostizierte das Kriegsministerium aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten, »...daß die Errichtung eines Kasernements an der Landshuter Straße eine Mehrung der Privatbauten in dem umliegenden Terrain im Gefolge haben« werde.⁴³ Allein ein Blick auf die Stadtpläne von 1891 bis 1914 bestätigt dies. Um die auf dem freien Feld vor der Stadt angelegten Militärbauten gruppieren sich zusehends mittel- bis kleinbürgerliche Wohngebiete – ein bis heute so bezeichnetes Kasernenviertel entstand.⁴⁴

Anzumerken bleibt, daß die Stadt außer dem städtebaulichen Nutzen sogar durch den Grundstücksverkauf für ein Kavalleriekasernement mit dem Militärfiskus unmittelbar ein »Riesengeschäft« gemacht hatte. Wörtlich dazu der Magistrat in einem Bericht an die aufsichtführende Kreisregierung: »Da der Ankaufspreis für diesen städtischen Besitz sowie für die aus dem Besitze Dritter erworbenen Grundstücke mit einer einzigen Ausnahme erheblich unter dem vom Militär bezahlten Einheitspreis von MK 106,- pr. Dezimale geblieben ist, so hat die Stadt aus dieser Transaktion einen nicht unbedeutenden Reingewinn erzielt, von dem nicht nur der der Gemeinde zur Last fallende Aufwand zur Straßenherstellung sowie für Gas- u. Wasserleitung bestritten sondern auch eine erhebliche Summe dem Grundstücksfonds überwiesen werden kann.«⁴⁵

3. Militär und kommunale Wirtschaft

Ohne Zweifel belebten Grundstücksgeschäfte und Kasernenbauten trotz hoher Investitionskosten den städtischen Wirtschaftsraum, wenngleich solches nicht alle Tage vorkam. Von den 209 267 Mark Bausumme für das Militärspital entfielen knapp 89 Prozent auf ortsansässige Baugeschäfte. Einschränkend ist allerdings festzuhalten, daß vor allem bei den Kasernen die Baumaßnahmen überregional ausgeschrieben und grundsätzlich an den günstigsten Submittenten vergeben wurden. Der Militärver-

⁴² Zur Rolle der Bürgermeister in Regensburg vgl. *D. Albrecht* (s. A 29), S. 155–180.

⁴³ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 88. Ähnlich in Nürnberg und München; vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 246. Vgl. auch *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 69.

⁴⁴ Umfassend zur Stadterweiterung Regensburgs zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg *D. Albrecht* (s. A 29), S. 195–209.

⁴⁵ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 99.

waltung ging es in erster Linie nämlich nicht um die Förderung des lokalen Handwerks oder Gewerbes, sondern um das für die Militärkasse billigste Ergebnis. Beispielhaft hierfür ein abschlägiger Bescheid des Kriegsministeriums auf ein Gesuch der Handwerkskammer für die Oberpfalz und Regensburg vom 30. Februar 1914, worin um Berücksichtigung hiesiger Handwerksbetriebe bei der Vergabe von Zimmermannsarbeiten für die geplante Kasernenerweiterung gebeten wurde.

Dennoch waren die Garnisonstruppen im ganzen betrachtet vor allem im »Alltagsbetrieb« für Regensburg sehr belebend. In dem hier besonders auf Versorgung ausgerichteten Wirtschaftsgefüge, das seit der Säkularisation sowie der Auflösung des Reichstages ab 1803 empfindlich gestört war, stellten einige hundert Soldaten einen nicht zu unterschätzenden Konsumentenfaktor dar. In diesem Sinne argumentierte 1855 auch der Stadtmagistrat gegenüber dem Gremium der Gemeindebevollmächtigten, als er vorrechnete, daß beim Abzug des II. Bataillons des 12. Infanterieregiments (674 Mann) dem Handel allein 26 749 Gulden an Löhnungen verloren gingen. Aufgrund des in Bayern bis 1872 üblichen Menagesystems⁴⁶ flossen die Löhnungen fast vollständig in die Hände ortsansässiger Lieferanten. Demzufolge war es für eine Stadt wie Regensburg höchst interessant, möglichst viele Soldaten in ihren Mauern zu haben. Die Soldatenzahl alleine besagt jedoch recht wenig, ohne die Geldsummen zu kennen, die in Umlauf gesetzt werden konnten. Darüber sind wir zumindest für die Etatsjahre 1809 bis 1839/40 bestens durch die im Bayerischen Kriegsarchiv fast lückenlos erhalten gebliebenen »Haupt-, Geld- und Material-Rechnungen« sämtlicher bayerischer Regimenter und selbständiger Bataillone unterrichtet. Das allein hier stationierte 4. Infanterieregiment gab im genannten Zeitraum 2 288 488 Gulden aus,⁴⁷ davon anteilig 67,3 Prozent (1 540 866 Gulden) Löhnungen. Die übrigen Ausgaben entfielen auf den Dienstleistungssektor und kamen überwiegend dem ortsansässigen Handwerk oder Handel zugute. Bei den Futtermitteln profitierte die ländliche Region bis zu 40 Kilometern Umkreis. Lediglich die Uniformen kamen, wie auch bei Truppenteilen in anderen Garnisonsstädten feststellbar,⁴⁸ aus überregionalen Textilzentren: Weißenburg bei Eichstätt, Pfarrkirchen in Niederbayern oder Viechtach im Bayerischen Wald.

Wie bedeutend der Wirtschaftsfaktor Garnison war, zeigt ein Vergleich mit dem städtischen Haushalt, der in Regensburg bis zu einem Drittel unter den Ausgaben des 4. Infanterieregiments lag – ein Trend, der auch bei anderen Städten zu konstatieren ist. In Nürnberg überstiegen die Militärausgaben bis 1823/24 die städtischen. In der

⁴⁶ Darunter ist eine Kochgemeinschaft von 30–40 Soldaten zu verstehen, in die jeder gemeine Soldat von seiner 11 Kreuzer umfassenden Löhnung täglich 7 Kreuzer einzubezahlen hatte. Zum bayerischen Militärverpflegungssystem vgl. Handbuch der Militärverpflegung im Frieden und Krieg, hrsg. v. *Carl von Martens*, Stuttgart 1862.

⁴⁷ Keine Angaben für die Etatjahre 1816/17–1821/22 und 1825/26 aufgrund fehlender Akten.

⁴⁸ Vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 571. Vgl. auch *Th. Bruder* (s. A 11), S. 315–319.

Haupt- und Residenzstadt München erreichte das städtische Budget 1809/10 nur ein Viertel der Truppenausgaben, 1818/19 übertrafen die Garnisonsausgaben den städtischen Haushalt gar um das Siebenfache und in den 1830er Jahren wird das Ausgaben-volumen der Garnison mit dem zweifachen Betrag der Kommunalausgaben berechnet.⁴⁹ Bezogen auf den Gesamtausgabenetat der Bayerischen Armee beliefen sich die Ausgaben des die Garnison Regensburg zwischen 1823/24 und 1839/40 stellenden 4. Infanterieregiments auf 1,2 bis 1,7 Prozent.

Wenngleich aus Quellenmangel die Wirtschaftskraft aller bayerischer Garnisonen nach 1840 nur mehr sporadisch anhand exakter Zahlen zu verfolgen ist, blieb diese enorm.⁵⁰ So kauften die hiesigen Truppen zwischen 1897 und 1900 357856 kg Fleisch und Wurstwaren in der Regel von fünf bis zehn ortsansässigen Metzgern. Im März 1912 ließ man sich beispielsweise für 3115 Mark 2145 kg Fleisch sowie 6000 Würste von einem Regensburger Metzger liefern. Von nur einem Bäcker stammten beispielsweise 68853 Semmeln und 888 Roggenbrote im November 1899.

Somit sind die etwa 640 zwischen 1803 und 1919 an den König bzw. das Kriegsministerium gerichteten, hauptsächlich ökonomisch motivierten Anträge bayerischer Städte um Belassung oder Vermehrung der Garnisonstruppen nur zu gut zu verstehen.⁵¹ Seit 1827 intervenierten diesbezüglich auch die städtischen Gremien Regensburgs. Beispielhaft für ein Bewerbungsgesuch der Tenor in einem Schreiben an den König anlässlich des 1849 erfolgten Austauschs des 10. Infanterieregiments mit dem personell erheblichen schwächeren 4. Jägerbataillon: »Euere Königliche Majestät mögen allerhuldvollst geruhen, im Hinblick auf die Wichtigkeit hiesiger Stadt als Hauptstadt der Provinz, in allergnädigster Würdigung der mißlichen Erwerbs- und Nahrungs-Verhältnisse der Einwohnerschaft, in huldvoller Anerkennung der zu allen Zeiten bewährten treuen Ergebenheit und unerschütterlichen Anhänglichkeit an Euere Königliche Majestät und das erhabene geliebte Herrscher-Haus, Allerhöchst zu verfügen, daß ehebäldest wieder ein vollständiges Regiment hieher verlegt, oder doch wenigstens das hier liegende 4. Jäger-Bataillon verstärkt und die Stadt auf solche Weise schadlos gehalten werde.«⁵²

Ähnliches wird 1863 anlässlich in einer regelrechten Garnisonsverstärkungskampagne geschrieben, wo man sich unter anderem zunächst über die mit dem Anschluß an das Eisenbahnnetz nur mäßig erfüllten wirtschaftlichen Hoffnungen beklagte. Wirtschaftlichen Aufschwung sah man nur in »...einer größeren Garnison, durch welche

⁴⁹ Vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 312–313 u. 539. Vgl. auch Chr. Lankes (s. A 12), S. 569 u. 576.

⁵⁰ 1913 werden in einer Untersuchung über den Nutzen der Garnisonen für die Volkswirtschaft die Jahresausgaben eines durchschnittlichen Infanterieregiments mit 900000 Mark angegeben. Vgl. F. Braumann, Der wirtschaftliche Nutzen einer Garnison. Ein Beitrag zur Heereswirtschaft, Magdeburg 1913, S. 11–16.

⁵¹ Beispielhaft ist diesem Phänomen regional nachgegangen worden von R. Braun, Garnisonsbewerbungen aus Franken (s. A 5).

⁵² Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 203.

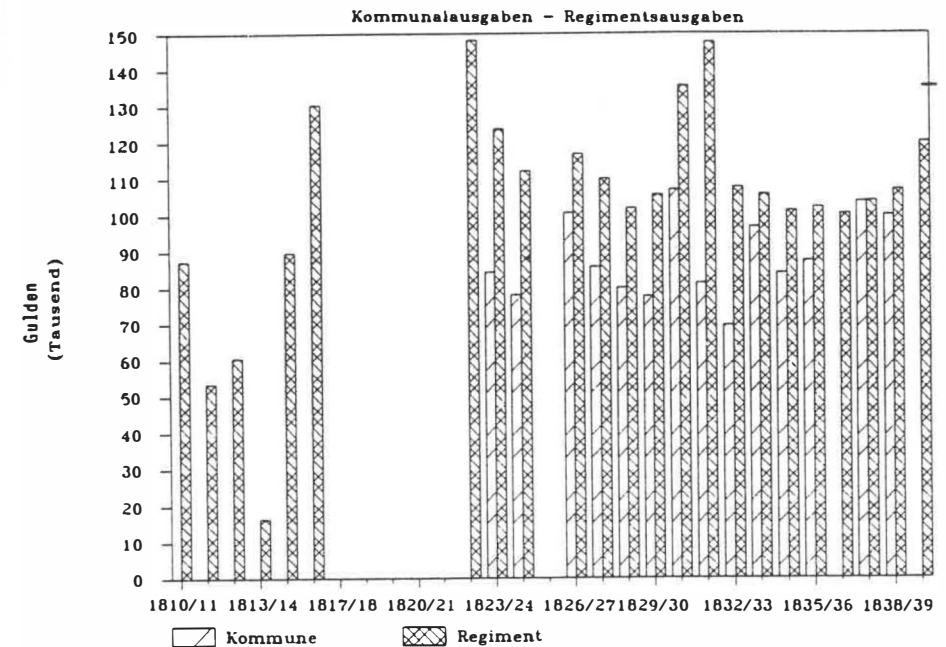


Abb. 3: Vergleich der Kommunalausgaben und der Regimentsausgaben 1810–1839.

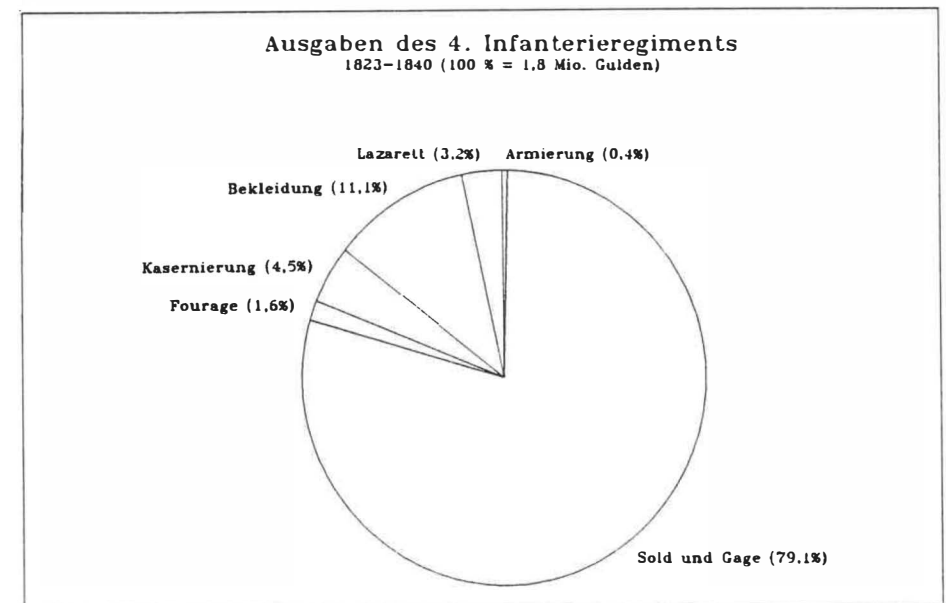


Abb. 4: Ausgaben des 4. Infanterieregiments 1823–1840.

ein bedeutender Geldumlauf bewirkt und Handel und Gewerbe in eine erfreuliche Thätigkeit und Lebendigkeit versetzt werde«.⁵³

Dem Wunsch nach einer stärkeren Besatzung versuchte man durch Auflistung einer bunten Palette weiterer Vorzüge noch mehr Nachdruck zu verleihen: »...die überaus gesunde und anmuthige Lage der Stadt, welche einer Garnison einen umso angenehmeren Aufenthalt bietet, als sich hierorts neben einem Theater eine Mehrzahl wissenschaftlicher Vereine und Anstalten befindet, welche dem gebildeten Publikum auch höhere Genüsse gewähren; Güte und verhältnismäßige Billigkeit der Lebensmittel und der Fouragen (...), vor allem aber der Umstand, daß Euerer Koeniglichen Majestät in allerhöchster Gnade geruht haben, Höchst sich hierorts einen Sommerwohnsitz zu gründen.«⁵⁴ Da sich das Kriegsministerium allerdings bei der Entscheidung um Garnisonsvergabe aber ausschließlich von dienstlichen und ökonomischen Erwägungen leiten ließ – dies war den Gemeinden auch bekannt –, wurden alle Initiativen von entsprechenden »handfesten« Angeboten unterstützt. So bot Regensburg gleich anderen Kommunen nicht nur Gebäude zur Kasernennutzung oder Grundstücke an, sondern stellte 1860 gar eine finanzielle Beteiligung an Kasernenbauten in Aussicht. Wie oben im Zusammenhang mit den Kasernenneubauten dargelegt, führten kommunale Infrastrukturinvestitionen schließlich 1909 zur Verstärkung der Garnison mit einem Kavallerieregiment.

Der bedeutsamste wirtschaftliche Nutzen von seiten des Militärs wäre Regensburg mit der Ansiedlung der neuen Gewehrfabrik zugewachsen, um die man sich 1917 erfolgreich beworben hatte. Ausschließlich wegen der vom Stadtmagistrat für etwa 900 000 Mark geleisteten enormen Infrastrukturkosten erhielt die Donaustadt den Zuschlag für ein Werk, das mit 4000 Beschäftigten zu Kriegszeiten und immerhin noch 600 Arbeitern in Friedenszeiten der größte Arbeitgeber am Ort geworden wäre. Noch 1918 im Rohbau teilweise fertiggestellt – von knapp 1,9 Millionen Mark Bau-summe entfielen allerdings nur 17 Prozent auf ortsansässige Baufirmen –, mußte das Bauvorhaben mit Kriegsende eingestellt werden.

4. Militär und Bürger

»Seit dem 28. Juni 1810 in unserer Stadt garnisonierend, Zeuge und Antheilnehmer so mancher wichtiger Begebenheit, hat dasselbe (4. Infanterieregiment) während dieser nahezu 40 Jahre durch seine in jeder Beziehung ausgezeichnete Haltung, durch strenge Ordnung und getreue Pflichterfüllung, durch sein kameradschaftliches Einvernehmen mit dem kgl. Landwehrregimente, durch erprobte Theilnahme gegenüber der Civil-Einwohnerschaft und bürgerfreundliche Gesinnung überhaupt sich die allge-

⁵³ Zit. n. ebda., S. 205.

⁵⁴ Zit. n. ebda., S. 204.

meine Achtung und Liebe in den Herzen der Bürger Regensburgs gegründet.«⁵⁵ Mit diesem »Nachruf« in der Tageszeitung verabschiedeten sich die städtischen Gremien Regensburgs 1849 von ihrem Hausregiment, das in eine andere Stadt verlegt worden war. Überblickt man die Garnionsgeschichte Regensburgs von 1810 bis 1919, so sind diese Worte keine bloße Floskel oder wurden gar allein von der »Kaukraft Garnison« diktiert, sondern sie demonstrieren ein tatsächlich sehr gutes Verhältnis. In diesem Sinne auch der letzte Führer der königlich-bayerischen Truppen an den Regensburger Oberbürgermeister 1919: »... jeder offizielle Verkehr zwischen Stadt und Regiment (war) stets nur vom Geiste der Freundschaft und Zuneigung getragen.«⁵⁶ Dazu wurden die Truppenteile von der Bürgerschaft auch angehalten. So beispielsweise 1849 in einer Empfangsadresse an die neue Besatzung. Man erwartete, »... daß desselben gefällige und wohlwollende dienstliche Benehmen und gleich günstigen Mitwirken zur Aufrechterhaltung der Ordnung u. Sicherheit fortbestehen werde«.⁵⁷

Gerade an der Mithilfe bei den Sicherheitsaufgaben waren die kommunalen Obrigkeiten sehr interessiert.⁵⁸ Bis zur allmählichen Reduzierung der Militärwachen bewachte man in den Standorten grundsätzlich alles, was entfernt mit Sicherheit oder öffentlicher Ordnung zu tun hatte. 1811 hatte das 4. Infanterieregiment in Regensburg täglich 26 Posten zu stellen. Sicherheit hatte aber auch ihren Preis, wie man am Bau des hiesigen Hauptwachgebäudes 1818 sehen konnte. Als nämlich die finanzschwache Gemeinde 5000 Gulden Baukostenzuschuß von der Militärkasse erbat, ließ die Militärverwaltung wissen, daß der Bau einer Hauptwache allein Aufgabe der Kommune wäre »... und dem Militär gleichgültig sein kann, aus welchen Mitteln die Kosten zu solchem Bau genommen werden«.⁵⁹ Dabei stützte man sich auf ein kurfürstliches Regulativ von 1804, wonach »... die Hauptwache zur eigentlichen Handhabung der inneren Polizey und Sicherheit zunächst bestimmt, mithin es der Gerechtigkeit gemäß ist, daß gerade die darauf ergehenden Kosten von den hievon Vortheil tragenden Körpern der Stadt bestritten werden«.⁶⁰

Militärposten an den Stadttoren und vor der Hauptwache im Zentrum entlasteten andererseits die städtische Polizeimannschaft und damit den städtischen Haushalt. Bis 1858 – ausgenommen die Kriegsmonate 1866 – gelang es daher der Stadtverwaltung immer wieder, die wegen geringen Präsenzstandes der Garnisonstruppen beabsichtigte Aufhebung der Militärtorwachen zu verhindern.⁶¹ Obwohl 1871 schließlich

⁵⁵ Zit. n. ebda., S. 302–303.

⁵⁶ Zit. n. ebda., S. 279.

⁵⁷ Zit. n. ebda., S. 303.

⁵⁸ Gleiches gilt für Nürnberg, vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 363–387 und vor allem für München. Vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 375–454.

⁵⁹ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 134.

⁶⁰ Zit. n. ebda.

⁶¹ Gleiches gilt auch für Nürnberg, vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 363–368 u. München, vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 221.

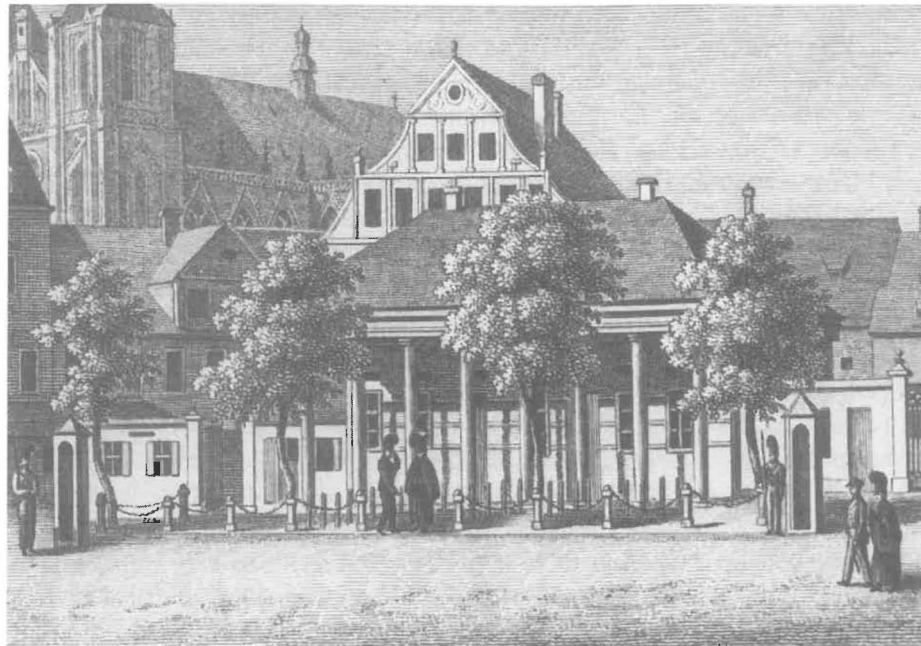


Abb. 5: Die Hauptwache am Neupfarrplatz. Stahlstich von Johann Poppel um 1845. (Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, TT Rat. XV, 73)

auch die militärische Hauptwachbesatzung eingezogen worden war, regelten noch 1906 »Standortbestimmungen für den Fall des Aufrufes der bewaffneten Macht im Frieden« den Truppeneinsatz in Regensburg.

Zu einem solchen kam es allerdings nur ganz selten, wie beispielsweise während der aufgeregten Revolutionsmonate im Juli 1848. Streitigkeiten innerhalb der Besatzungstruppen sowie eine auch bei der hiesigen Einwohnerschaft anzutreffende latente Mißstimmung gegen die staatliche Obrigkeit führten am 10. Juli dieses Jahres zu Tumulten, in deren Verlauf nicht nur die Militärwache mehrfach für Ruhe und Ordnung zu sorgen hatte, sondern auch ein Polizist und ein Maurergeselle den Tod fanden.

Da es aufgrund der wirtschaftlichen Struktur in Regensburg nur sehr wenig Arbeiterschaft gab, lassen sich im Unterschied zu München in den Akten keine Hinweise auf Zusammenstöße zwischen Militär und Sozialdemokratie finden, außer den allenthalben ab 1885 in den Garnisonen geführten – für Regensburg und Umgebung sehr dünnen – Listen mit den Namen derjenigen Rekruten, die der Sozialdemokratie nahe standen.

Diese Rekrutenlisten verweisen im übrigen auf ein sehr intensives institutionalisiertes zivil-militärisches Beziehungsgeflecht, waren doch die Gemeindeverwaltungen seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts neben der Organisation von Militäreinquartie-

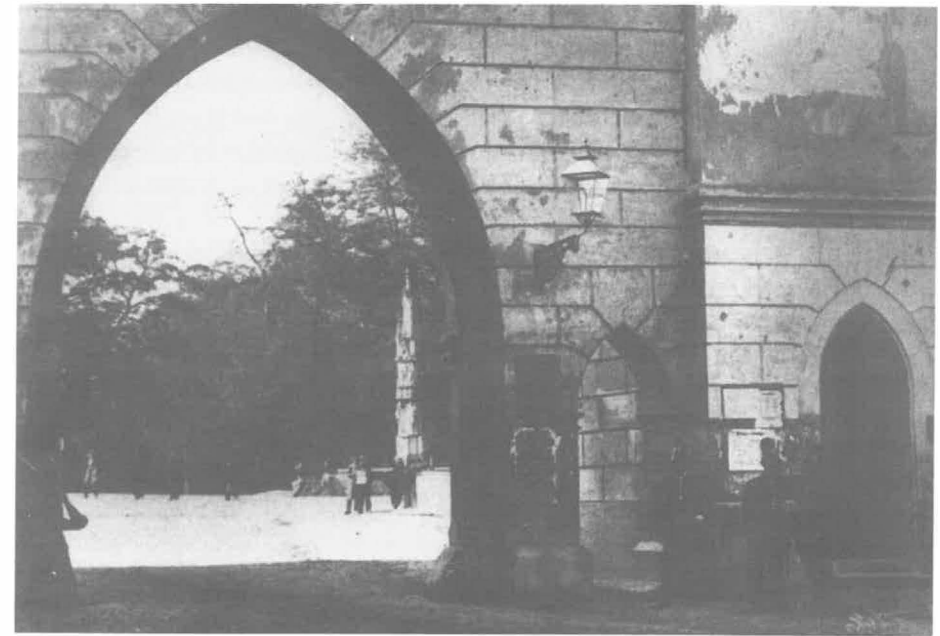


Abb. 6: Militärwache am Jakobstor während des Krieges von 1866. (Städtische Lichtbildstelle Regensburg)

rungen bei der Erfassung, Musterung und Einreihung von Wehrpflichtigen beteiligt. Nach dem Wehrverfassungsgesetz von 1868 bildete beispielsweise die Stadt Regensburg einen sogenannten Ergänzungsbezirk, in dem jährlich auf der Grundlage der Zivilstandsregister eine Rekrutierungsstammrolle mit den Namen der Wehrpflichtigen angelegt, die Pflichtigen zur Musterung aufgerufen und die Tauglichen zur Armee beordert werden mußten. Organisiert von einer Ersatzkommission, deren zivile Mitglieder in dreijährigem Turnus von den Gemeindegremien gewählt wurden, bildete sich hier aufgrund der Kontinuität in den Personen des Vorsitzenden von 1872 bis 1896 bzw. 1897 bis 1915 ein faktisch eigenes Militärreferat innerhalb der Stadtverwaltung heraus.

Die institutionalisierte Beziehung zwischen der Stadtverwaltung und den hiesigen Truppenkörpern umrahmte natürlich ein bunter Strauß individueller zivil-militärischer Kontakte: 225 Ehen zwischen Militärangehörigen und Regensburgerinnen wurden zwischen 1878 und 1914 geschlossen. Die Regimentskapelle hielt seit 1904 im Frühjahr und Sommer regelmäßig Standmusiken ab. Kriegervereine und Kriegervereinsfeste, aber auch Duelle und Wirtshausschlägereien zwischen Soldaten und Bürgern sind zu nennen.

Überhaupt lebten bis in das letzte Drittel des vergangenen Jahrhunderts die Solda-

ten sehr eng mit der Bevölkerung zusammen, lagen doch die Kasernen, wie oben dargestellt, inmitten des Stadtkerns. Glaubt man dem im Zusammenhang mit der Errichtung neuer Kasernements erstellten Bericht der Stadtkommandantur aus dem Jahr 1889, so war dieses Zusammenleben in der Donaumetropole sehr intensiv: »Überdies ist es zweckmäßiger, wenn das militärische Leben nicht fortwährend unter der Kontrolle eines neugierigen Publikums steht, wie solches sich hier in großer Zahl befindet.«⁶²

Die für das Regensburger Zivilpublikum wahrscheinlich interessanteste Militäreinrichtung dürfte ohnedies die 1825 in einem Seitenarm der Donau eingerichtete Militärschwimmschule gewesen sein. Hauptsächlich aus Hygienegründen kam Regensburg in den Genuß dieser nach München nicht nur zweiten derartigen Einrichtung in Bayern, sondern wahrscheinlich auch erstem Freibad am Ort. Dem Zivilpublikum gegen eine geringe Gebühr zur Mitbenutzung überlassen, überdauerte die Militärschwimmschule nicht nur das Ende der bayerischen Armee 1919, sondern erfreute sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg großer Beliebtheit bei den Regensburgern.

⁶² Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 86–87.

Winfried Mönch

»Little America« in Groß-Stuttgart

Anmerkungen zur U.S.-Garnisonierung 1945–1992

1. Gemeinde und Militär bis 1945 (S. 19) – 2. Die U.S.-Besatzung (S. 20) – 3. U.S. Housing Areas (S. 24) – 4. Stuttgarts militärgeographische Lage im Kalten Krieg (S. 28) – 5. Ausblick (S. 31)

1. Gemeinde und Militär bis 1945

Das klassische Konfliktfeld zwischen Kommune und Militär ist die »Quartierfrage«. Dies gilt bei einer Belegung mit »eigenem« Militär und erst recht bei einer fremden Besatzung. Im weiteren Sinne stellt sich die Frage nach dem Raum (Grundstücken oder Wohnungen), den eine Gemeinde willens oder genötigt war, kurzfristig oder dauernd, militärischen Zwecken zur Verfügung zu stellen.

Der Bau von Kasernen begann im 18. Jahrhundert, um die Bürger von der Pflicht zur Einquartierung von Soldaten und insbesondere von der Last zu befreien, Soldatenfamilien aufzunehmen. Zugunsten einer Kasernierung verzichtete z. B. 1770 der Herzog von Württemberg endgültig auf sein Einquartierungsrecht. An den Kosten hierzu beteiligte sich die ständische Landschaft. Mit dem Stehenden Heer und der allmählichen Kasernierung der Truppen ging eine soziale Disziplinierung des Soldatenstandes einher, und es begann eine Konzentration des Gewaltmonopols in Händen der Fürsten bzw. des »Staates«. Residenzstadt hieß von nun an in der Vorstellung der Zeit auch »Garnisonsstadt«. So baute man in Stuttgart eine Reihe von Kasernen, die zunächst um das fürstliche Schloß herumlagen.¹ Im Zuge der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts wurden die Kasernen, die man zunächst an der Peripherie angelegt hatte, zu innerstädtischen Liegenschaften, die man dann aufließ, um sich erneut am Stadtrand oder außerhalb der Stadt niederzulassen. Für die Gemeinden in der Nachbarschaft wogen im Falle von Meinungsverschiedenheiten über Ort und Zweck einer militärischen Neuansiedlung die Argumente der Militärverwaltungen als übergeordneter staatlicher Institution in aller Regel schwerer als die der kommunalen Vertreter. Zu dem Problem, welche Haltung man zu einer projektierten Artilleriekaserne einnehmen sollte, war der Gemeinderat des 1905 nach Stuttgart eingemeindeten Cannstatt z. B. 1893 der Meinung, daß »ein besonderer Vorteil von einer Garnison nicht mehr erwartet« werde und daß im Falle einer Bewerbung die Stadt »größere Opfer« brin-

¹ Vgl. B. Wunder, Von der Kanzlei zu Kasernen und Ministerien. Das Werden der modernen Regierungsmetropole, in: K. Andermann (Hrsg.), Residenzen, Sigmaringen 1992, S. 113 ff.

gen müsse. Im übrigen sei es ja doch so, daß, wenn der Standort schon »aus eigenen militärischen Rücksichten vorzuziehen wäre, er auch ausgewählt werden würde, ohne dass Seitens der Gemeinde Schritte unternommen werden.«² Man hatte sich also darauf verständigt, daß, wenn die neue Kaserne auch nicht erwünscht war, man dagegen doch nichts machen könne und daß es das Beste sei, sich ruhig zu verhalten. Die Anlage, die spätere Kraftfahrzeugkaserne, wurde schließlich 1896 doch gebaut.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges und Reduzierung der Heeresstärke auf 100 000 Mann in Folge des Versailler Vertrages fand nach 1919 eine Umnutzung der letzten in der Nähe der City von Stuttgart gelegenen Kasernen zugunsten von Ämtern und Behörden statt.

Zwei Gemeinden auf den Höhen der Fildern, Möhringen und Vaihingen, die 1942 nach Stuttgart eingemeindet werden sollten, versprachen sich in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre von der nationalsozialistischen Aufrüstungspolitik durch die Ansiedelung von Kasernen, »daß das geschäftliche Leben in nicht zu ermessender Weise durch eine Garnison auf hiesiger Markung befruchtet« werde.³ 1942 zeigte man sich ernüchtert. Denn »direkte Vorteile für die Gemeinde« seien seit 1939 »nicht mehr viele vorhanden«. Denn nach Abschaffung der kommunalen Biersteuer in jenem Jahr falle (bezeichnenderweise!) für die Gemeinde eine wichtige Einnahmequelle weg. »Dagegen bringt der grosse Verkehr durch die Soldaten für Geschäfte und Gewerbetreibende immerhin manchen Erfolg«, stellte man anschließend zu den indirekten Vorteilen fest.⁴ Die in den beiden Vororten gebauten Kasernen sollten später für das amerikanische Militär von großer Bedeutung werden.

2. Die U.S.-Besatzung

Für Groß-Stuttgart war der Zweite Weltkrieg mit Übergabe der Stadt am 22. April 1945 zu Ende. Amerikanische und französische Truppen marschierten in die Stadt ein, die zunächst unter französischer Kontrolle blieb. Am 8. Juli 1945 begann mit der offiziellen Eingliederung der Stadt in die amerikanische Besatzungszone⁵ ein neues Kapitel in der Geschichte der hiesigen Garnison.

Die 100. U.S. Infanterie-Division, die schon im April 1945 Teile von Stuttgart besetzt hatte, war die Kampftruppe, die die Stadt nun als militärische Einheit besetzt

hielt. Die U.S.-Militärregierung war theoretisch eine Macht, die durch diese Kampftruppen legitimiert wurde, gleichzeitig aber über diesen Einheiten stand. In Wirklichkeit war es aber so, daß diese Truppen bei Requirierungen und Beschlagnahmen ein ziemlich unabhängiges Regime führten.⁶ Dieses zeitigte bisweilen seltsame Auswüchse. So ließ die genannte Einheit auf dem wichtigsten Platz von Stuttgart, dem Schloßplatz, von der Stadt einen 35 m (!) hohen Flaggenmast mit einer elektrischen Fahnenhißvorrichtung errichten. Der Mast stand so in Konkurrenz zu der im Volksmund als »Siegessäule« bezeichneten Jubiläumssäule im Zentrum des Platzes. Dies geschah vordergründig zu Ehren der U.S.A., tatsächlich aber war dieser Akt wohl eher als ein Symbol des Sieges und des Triumphes für diese spezielle Einheit zu verstehen. Als die Division 1946 abgezogen war, hatte die Militärregierung für den Flaggenmast, der bis zur Jahreswende 1948/49 stand, natürlich keinerlei Verwendung mehr.

Nach der Besetzungsphase vom Sommer 1945, bei der die Truppen feldmäßig weit in der Fläche zerstreut lagen, begann im Herbst die eigentliche Besatzungszeit mit dem Entschluß, Einheiten in einem Quartier von Regimentsgröße zusammenzulegen. Die Probleme, die dann sich aus der gleichzeitigen Funktion von Kampf- und Besatzungstruppe mit ihren unterschiedlichen Anforderungsprofilen ergaben, versuchte man mit einer Aufgabenteilung zu lösen. Mit Gründung der »Constabulary« 1946 baute man eine eigenständige Truppe auf, die man eigens für Besatzungszwecke schulte und einsetzte. Man bildete aus der Elite der amerikanischen Soldaten, die noch in Deutschland waren, also eine Art von Polizeitruppe. Ihre Aufgabe war es, die Deutschen zu »bewachen« und sicher nicht zuletzt die eigenen Truppen »in Schach zu halten«. Es herrschte ein allgemeiner Dualismus von amerikanischer Militärregierung und amerikanischen Truppen.

Die amerikanische Besatzung in Stuttgart hatte für die Bevölkerung mit einem Paukenschlag begonnen. Eine erste Maßnahme war nämlich die Requirierung von nicht-militärischem Eigentum. Zunächst wurden 150 Wohnungen in der Stadt und in Cannstatt das moderne städtische Krankenhaus beschlagnahmt, das später zum »5th General Hospital« wurde. Bis zur Rückgabe des Areals 1992 sollte das Gelände gegen die Außenwelt hermetisch abgeschlossen bleiben. Deutschland werde nicht als »befreites«, sondern als »besiegtes« Land behandelt, war das Motto, unter das der Gouverneur der Militärregierung von Nordwürttemberg-Nordbaden 1945 seine Proklamation gestellt hatte.⁷ Entsprechend verschoben sich unter den Bedingungen des Besatzungsrechts und im Umgang mit fremden Truppen die politischen Gewichte vollkom-

² *Stadtarchiv Stuttgart (StAS)*, B Cannstatt, Nr. 2587/4-17, Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderats in Verwaltungssachen § 453 (22. 7. 1893).

³ *StAS*, B Vaihingen, Bd. 270, S. 63, Gemeinderatsprotokoll § 69 (27. 2. 1936).

⁴ *StAS*, B Möhringen, Bd. 594, S. 523, Gemeinderatsprotokoll (22. 1. 1942).

⁵ Vgl. allgemein zur Geschichte der U.S.-Besatzungs-, dann der U.S.-Stationierungstruppen in Deutschland S. Duke, *United States Military Forces and Installations in Europe*, New York 1989; O. J. Frederiksen, *The American Military Occupation of Germany 1945–1953*, Karlsruhe 1953; D. J. Nelson, *Defenders or Intruders?*, Boulder 1987; E. F. Ziemke, *The U.S. Army in the Occupation of Germany 1944–1946*, Washington D.C. 1975.

⁶ *Hauptstaatsarchiv Stuttgart*, RG 260 OMGBW 12/23-1/53/lofl, *History of Military Government Land Württemberg-Baden to June 1946*, Chap. XIV Relations with Tactical Troops; vgl. die Divisionsgeschichte M. Bass (Hrsg.), *The Story of the Century*, New York 1946, S. 198 ff.; vgl. *U.S. Zonenpolizei*. Eine neue Sicherheitstruppe, in: *Neue Zeitung*, Nr. 52 v. 1. 7. 1946, S. 3.

⁷ W. Dawson, *Ziele der Militärregierung*, in: *Nachrichtenblatt der Militärregierung für den Stadtkreis Stuttgart*, Nr. 9 v. 1. 8. 1945, S. 2.

men zuungunsten der Gemeinde, die man nun weitgehend übergibt oder höchstens als Ausführungsorgan in Anspruch nahm. Als in der Kaserne in Vaihingen ein beschädigtes Stabsgebäude abgerissen wurde, das man hätte wohl wieder instandsetzen können, stellte man im Bürgermeisteramt von Stuttgart resignierend fest: »Das Bauprogramm der Besatzungsmacht in der US-Zone wird von der US-Armee bestimmt und verwirklicht mit und ohne Einspruch deutscher Stellen oder der US-Militärregierung.«⁸ Zu ergänzen wäre aber, daß dies auf deutsche Rechnung (»Besatzungskosten«) ging.

Die Stadt Stuttgart hatte 1951 ein Rechtsgutachten angefordert. Die Frage war, ob die Besatzungsmacht das öffentliche Recht, insbesondere baurechtliche Normen des besetzten Landes, zu beachten habe. Die Antwort lautete, eine »Mitwirkung durch Organe des besetzten Landes« sei nicht gegeben. Man könne nur darauf abheben, daß durch »eine vertrauensvolle Achtung der Rechte« des besetzten Landes die eigentlichen Ziele des Siegers, nämlich »Umerziehung des deutschen Volkes«, erfolgreich sein würden.⁹

An militärischer Infrastruktur, d. h. an Massenquartieren, waren in Stuttgart noch aus Zeiten der Königlich Württembergischen Armee sechs Kasernen erhalten, die bis auf zwei innenstadtnahe (Berg- und Moltke-Kaserne) in Cannstatt lagen (Funker-, Kraftfahrzeug-, Reiter- und Kleine Reiter-Kaserne). Am Standortübungsplatz auf dem Burgholzhof befanden sich zwei moderne Infanteriekasernen (Flandern- und Grenadier-Kaserne) der späten 1930er Jahre. Dazu kamen die beiden schon erwähnten Neubauten in den Vororten. In Möhringen (Helenen-Kaserne) lag ursprünglich eine Luftnachrichtenabteilung und in Vaihingen (Kurmärker-Kaserne) ein Panzerregiment. Bis zum alliierten Einmarsch waren diese Einrichtungen von der Wehrmacht belegt.¹⁰ Alle Anlagen hatten mehr oder weniger beschädigt den Bombenkrieg des Zweiten Weltkrieges überstanden.

Da die Amerikaner nach Ende des Krieges in Europa im Mai 1945 ihre Truppenstärke sehr schnell drastisch reduzierten, brauchte die verbleibende Besatzungsmacht nicht alle diese Anlagen für ihren eigenen Bedarf, sondern stellte einen Teil davon als Lager für während des Krieges von den Deutschen verschleppte Personen (Displaced Persons) zur Verfügung.¹¹ Es handelte sich dabei um die Flandern-, Funker- und Grenadier-Kaserne. Dazu kamen eine ehemalige Polizeiunterkunft und eine Großzahl von beschlagnahmten Wohnungen in der Stadt. Die kasernierten U.S.-Besatzungstruppen waren zunächst in den beiden Reiterkasernen in Cannstatt, in Möhringen und

⁸ StAS, HA-Gr-0-0036-1, Bürgermeisteramt an W. Haußmann (18. 1. 1949).

⁹ StAS, HA-Gr-0-0322-9, Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart (28. 5. 1951); vgl. D. Deise-
roth, U.S.-Truppen und deutsches Recht, Melsungen 1986.

¹⁰ Vgl. H. Blume, Soldat in Stuttgart, Ulm 1938.

¹¹ Vgl. U. Müller, Fremde in der Nachkriegszeit, Stuttgart 1990.

vor allem in Vaihingen untergebracht. 1948/49 kamen die Anlagen auf dem Burgholzhof hinzu.

Im Herbst 1945 fiel eine Entscheidung, die auf eine ganz neue Art Quartierprobleme schuf. Die U.S.-Streitkräfte ermöglichten es den in Deutschland stationierten Soldaten, daß sie ihre Familien aus den U.S.A. zu sich holen durften. Im April 1946 trafen die ersten Angehörigen ein.¹² Den Familienmitgliedern sollte derselbe Lebensstandard geboten werden wie daheim. Einher ging damit die Gründung von amerikanischen Militärgemeinden, den »Military Communities«, in Deutschland. Wohnungsmäßig stieß dies in den zerstörten Städten natürlich auf große Schwierigkeiten, die man damit löste, daß man noch erhaltene deutsche Wohnungen requirierte. In Stuttgart waren 1945/46 Wohngrundstücke mit beinahe 2500 Wohnungen beschlagnahmt. Die U.S.-Behörden verboten ein mögliches Zusammenwohnen von Amerikanern und Deutschen unter einem Dach. Es gab daher Überlegungen, ganze Stadtviertel, wie es andernorts etwa in München und Frankfurt geschehen ist, zu beschlagnahmen und abzuriegeln. Dies ist in Stuttgart nicht geschehen. Gewisse Stadtteile jedoch mit einem hohen Anteil von »Villen«, wie etwa Sonnenberg, gerieten mit ihren Ein- und Zweifamilienhäusern fast vollständig unter amerikanische Kontrolle.¹³ In einer Eingabe des städtischen Wohnungsamtes an die Amerikaner vom Februar 1947 schilderte man die Wohnungssituation in der zu 50% zerstörten Stadt drastisch: »Die Grenze der Aufnahmefähigkeit (...) ist nun erreicht. Man kann ein weiteres Zusammenrücken der Bevölkerung aus hygienischen, sittlichen und moralischen Gründen nicht mehr verantworten.« Auch ein weiteres Argument, das von deutscher Seite immer wieder einmal vergeblich verwendet wurde, konnte nicht überzeugen. »Die Bevölkerung sieht in diesen Maßnahmen nicht mehr die Folge des Krieges, sondern ein Versagen der deutschen Verwaltungsbehörden. Sie spricht damit die Demokratie schuldig.«¹⁴ Ein amerikanischer General meinte später zu ähnlichen Vorwürfen grundsätzlich, »daß die Armee so viel Verstand und Einsicht habe, alles so zu erledigen, daß die demokratische Weltanschauung keine Einbuße erleide«.¹⁵

Wie sich die Wohnungsnot von amerikanischer Seite ausnahm, zeigt ein Cartoon (Abb. 1), der 1948 in einer amerikanischen Militärzeitung erschienen ist. Mit Frau, Kind, Sack und Pack eilt ein U.S.-Soldat seinem neuen Stationierungsort Stuttgart ent-

¹² Vgl. M. Gravois, Military Families in Germany 1946–1986, in: Parameters 16 (4/1986), S. 57ff.; vgl. die Broschüre mit den Ratschlägen für die neu angekommenen Familienangehörigen *Stuttgart: Dependents Handbook*, Stuttgart 1947; vgl. den Bericht, was ein in Deutschland stationierte GI an Lebensqualität erwarten durfte M. Polo, Germany, in: Combat Forces Journal 4 (April 1954), S. 33ff.

¹³ StAS, HA-Gr-0-0322-5, Beschlagnahme der Wohnsiedlung Sonnenberg (1946–1952); vgl. H. Vietzen, Chronik der Stadt Stuttgart 1945–1948, Stuttgart 1972, S. 338ff.

¹⁴ StAS, HA-Gr-0-0322-0, Wohnungsamt to Military Government (4. 2. 1947).

¹⁵ StAS, HA-Gr-0-0322-1, Aktenvermerk über die Besprechung mit Gen. Gross (24. 11. 1950).

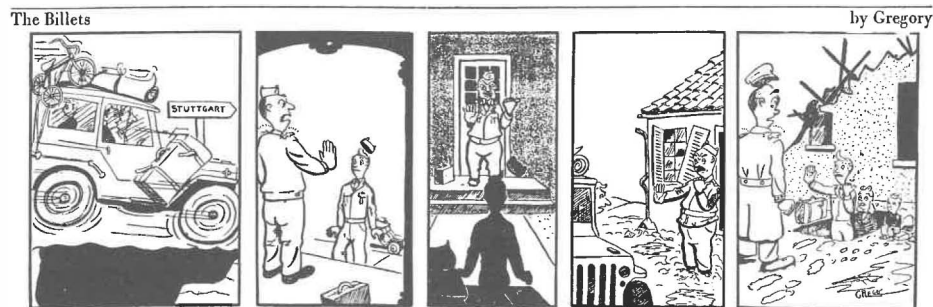


Abb. 1: Wohnungsnot in Stuttgart 1948 aus der Sicht amerikanischer Soldaten. Quelle: *Constabulary Lightning Bolt*, No. 9 v. 27. 2. 1948, S. 7.

gegen. Zu seiner Überraschung weist ihm dort angekommen der Quartiermacher weder ein unbeschädigtes noch ein halbzerstörtes Haus als Unterkunft an. Darauf belegt die Familie den Keller eines zerbombten Hauses. Die Botschaft war klar. Man mußte auch mit dem letzten »Loch« zufrieden sein, was selbst die Vorgesetzten schockierte.

3. U.S. Housing Areas

Allmählich begann man einzusehen, daß die »Billets«, die requirierten Privatquartiere, keine allgemeine Lösung des amerikanischen Wohnungsproblems in Deutschland sein konnten. Deshalb begann man seit 1950 »Housing Areas«, Wohnviertel zur Unterbringung von Familien, im größeren Stil zu errichten. Dabei arbeiteten deutsche Architekten und Baufirmen nach amerikanischen Vorgaben. Die Neubauten gruppierte man in aller Regel um die alten deutschen Kasernen herum, die in ihrer alten militärischen Funktion von den Amerikanern weiterbenutzt wurden. Man bestand bei den Neubauten auf unmittelbare Kasernennähe. Die uniformen und schematisch angeordneten, großen Wohnblocks (Abb. 2) sind seitdem zum Charakteristikum der amerikanischen Militäreinrichtungen geworden. In den Wohnvierteln, die im eigentlichen Sinne also keine Kasernen waren, installierte man all das, was eine U.S.-Gemeinde auch in der Heimat zu bieten hatte: Schulen, Kindergärten, Kirchen, Einkaufszentren, Theater, Kinos, Turnhallen, Sportplätze und weitere Gemeinschaftseinrichtungen¹⁶ (Abb. 3). Eine Folge dieser Siedlungsweise war, daß sich regelrechte Amerikaner-Ghettos bildeten. In dem Maße, wie man seit den 1950er Jahren den Kontakt von Deutschen und Amerikanern im Sinne einer »Völkerfreundschaft« fördern wollte, gingen die tatsächlichen Begegnungen im Alltag zurück. Als Faustregel ließ sich sagen, je höher der soziale Rang, d. h. je höher die Dienststellung von Amerikanern und Deutschen (z. B. von Bürgermeistern und Generalen), desto »herzlicher«

¹⁶ Vgl. H. Becker / J. Burdack, *Amerikaner in Bamberg*, Bamberg 1987, S. 38 ff.



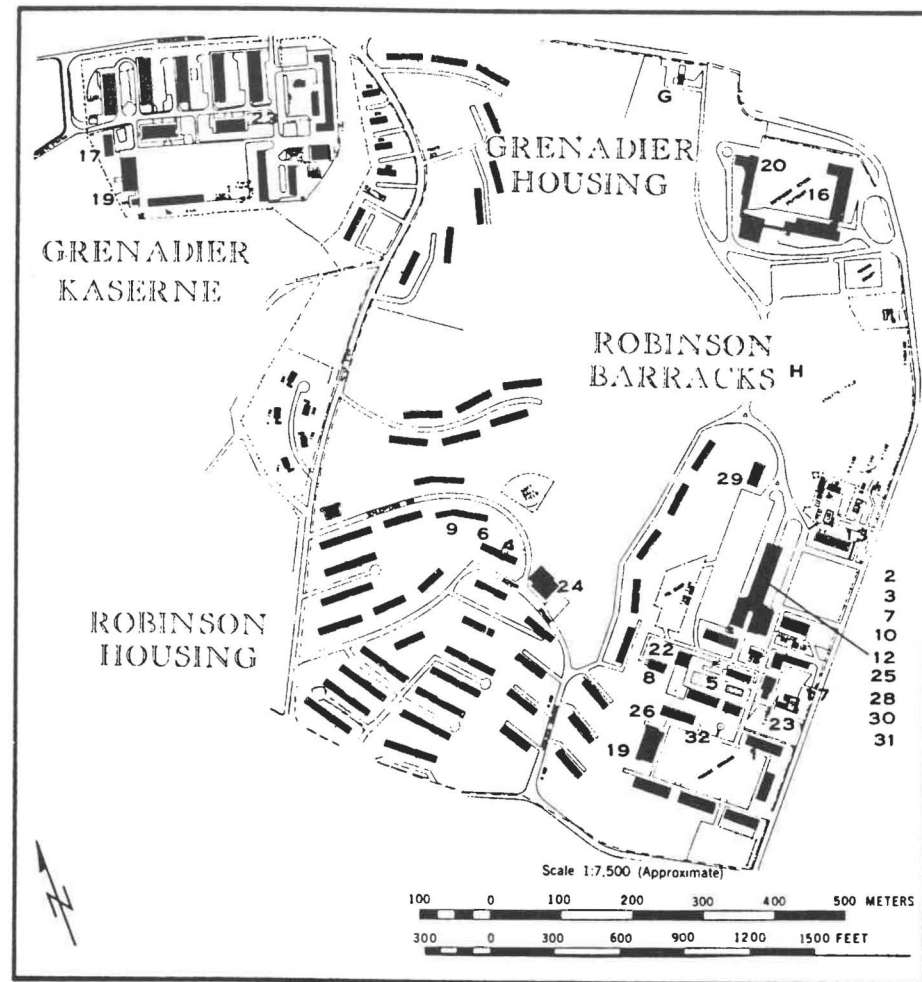
Abb. 2: Beispiel für die typische Architektur von Wohnblocks amerikanischer Housing Areas. 1951 fertiggestellte Bauten des Old Craig Village in den Patch-Barracks (Stuttgart-Vaihingen). Die Bauausführung lag in Händen des Unternehmens C. Baresel AG. Die alte deutsche Anlage (Kurmärker-Kaserne) befindet sich durch die Bäume verdeckt direkt an der Straße im Hintergrund. Quelle: *Archiv der Baufirma C. Baresel AG* (Stuttgart).

war der Umgang miteinander. Die breiten Bevölkerungsschichten blieben sich allerdings fremd.¹⁷

In Stuttgart kam hinzu, daß die Housing-Areas abseits der bestehenden Besiedlung angelegt waren, da die Kasernen aus den 1930er Jahren noch weit außerhalb der städtischen Bebauung lagen. Selbst heute (1993) stößt das Gebiet am Burgholzhof erst bei der Grenadier-Kaserne an deutsche Siedlungen des Stadtteils Zuffenhausen. Die Amerikaner blieben auf den Höhen des Burgholzhof und erst recht auf den Fildern weitgehend unter sich. Man nannte diese in sich abgeschlossenen und gegen die deutsche Umgebung scheinbar autonomen Stadtviertel also nicht zu Unrecht im Volksmund »Little Americas«.

Wegen der besonders stark bewegten Topographie von Stuttgart in einem hügeligen, bisweilen steil abfallenden Gelände erwies sich hier die Bereitstellung von Grund und Boden für diese neuen Siedlungen als besonders konfliktträchtig. Da man in Stuttgart mit Bauland sparsam umgehen mußte und die Eigenarten der Landschaft pflegen wollte, erschienen die Wohnsiedlungen der Amerikaner mit ihrem immensen Flächenverbrauch, insbesondere die in ihrer Funktion als Parkplätze überproportionierten Er-

¹⁷ Vgl. D. J. Nelson (s. A 5), S. XVIII; O. J. Fredericksen (s. A 5), S. 166; vgl. auch die Anekdotensammlung eines hohen U.S.-Vertreters in Stuttgart B. Larson, *Schnitzel Bags*, Leinfelden-Echterdingen 1987; wie fremd kann man gerade auch einer »ethnologischen Studie« in der Methode der »teilnehmenden Beobachtung« entnehmen. Vgl. S. Seiler, GIs, Reinbek 1985.



- | | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| 1 HEADQUARTERS | 18 FURNITURE ISSUE POINT |
| 2 AMERICAN EXPRESS OFFICE | 19 GYMNASIUM |
| 3 APO OR APO BRANCH | 20 HIGH SCHOOL |
| 4 ARMY HOTEL | 21 KINDERGARTEN |
| 5 AYA | 22 LIBRARY |
| 6 BILLETING OFFICE | 23 NON COMMISSIONED OFFICERS CLUB |
| 7 BOWLING ALLEY | 24 OFFICERS CLUB |
| 8 CHAPEL | 25 POST EXCHANGE |
| 9 CLASS VI STORE | 26 PROVOST MARSHAL |
| 10 COMMISSARY | 27 SERVICE CLUB |
| 11 CRAFT SHOP | 28 SNACK BAR |
| 12 DELICATESSEN | 29 THEATER |
| 13 DISPENSARY | 30 ARMY COMMUNITY SERVICES |
| 14 ENGINEER R&U SHOP | 31 CENTRAL CLEARANCE OFFICE |
| 15 EES GARAGE | 32 HOUSING REFERRAL OFFICE |
| 16 ELEMENTARY SCHOOL | G QUARTERMASTER GAS STATION |
| 17 ENLISTED MENS CLUB | H HELIPORT |

◀ Abb. 3: »Little America« auf dem Burgholzhof. Beispiel einer Karte, die amerikanischen Soldaten und deren Angehörigen als erste Orientierungshilfe diente. Die 32 wichtigsten Adressen, die nicht alle an jedem Standort vertreten zu sein brauchten, sind in der Legende angegeben. Der größte Teil der U.S.-Housing Area entstand in zehn Bauabschnitten von 1950 bis 1957. Das Gelände erstreckte sich in einem Dreieck, das zwei ehemalige Wehrmachtskasernen (o.l.u.u.r.) als Basis hatte und einer ehemaligen SA-Kaserne (o.r.), die von den Amerikanern später als Schule benutzt wurde. Rechts verläuft leicht ansteigend der Kamm des Höhenzuges in Richtung auf die Schule. Das Gelände fällt zur Grenadierkaserne hin stellenweise steil ab. Das Areal am Burgholzhof war nach Aufgabe des Wasens als Standortübungsplatz von Stuttgart 1927 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges das militärische Übungsgelände der Garnison. Quelle: Stuttgart. Your Home away from Home. USO Directions and Guide, o.O.u.J. (um 1986), S. 34.

schließungsstraßen als Provokation. Für den Oberbürgermeister von Stuttgart, Arnulf Klett, lebten die Amerikaner damit »in der Vorstellung der Weite ihres eigenen Landes« und es müsse »ihnen notfalls deutlich klar gemacht werden, daß bei uns andere Maßstäbe gültig seien«.¹⁸ Dazu kam, daß man die Wohnungstypen als für deutsche Verhältnisse zu aufwendig betrachtete. Die »lößliche Absicht« der Amerikaner, nach ihrem Abzug die Wohnungen deutschen Familien zur Verfügung zu stellen, könne sich nicht so gut auswirken, wie beabsichtigt, meinte Klett in einem Brief an einen bekannten amerikanischen Architekten, weil man sich »den Mieterkreis kaum vorstellen könne, für den eine solche Wohnung passen würde und dessen Einkommensverhältnisse der dem Aufwand entsprechende Mietspreis angemessen wäre«.¹⁹ Grundsätzlich standen die Grundstücke, die man für die Amerikaner ausweisen mußte, in direkter Konkurrenz zu den Flächen, die man für den sozialen Wohnungsbau aufsparen wollte.²⁰

In der Frage der Beschlagnahme städtischen Bodens für die Siedlungen der Amerikaner stand die Stadt vor einem gewissen Dilemma. Denn in einem Einverständnis zwischen der Stadt Stuttgart und der U.S.-Army sollte für jede neu erstellte U.S.-Wohneinheit im Austausch eine deutsche Wohnung geräumt werden. Doch die »große« Politik der Zeit sollte dies auf Jahre hin vereiteln. Da man einen sowjetischen Angriff nach Ausbruch des Korea-Krieges 1950 auch in West-Europa nicht ausschließen konnte, verstärkten die U.S.A. hier ihre Truppenstärke beträchtlich. Dies führte zu immer neuen Beschlagnahmungen von Grundstücken und zu einer beständigen Erweiterung der U.S.-Wohnsiedlungen, ohne daß man dabei schnell die deutschen Wohnungen der »Besatzungsverdrängten« freigegeben hätte. Erst 1957 kam nach vielen Wohnungsbauprogrammen die letzte beschlagnahmte Wohnung in Stuttgart frei.²¹ Die Stadtverwaltung war damit, wie Klett feststellte, von ihrer »unerfreu-

¹⁸ StAS, HA-Gr-0-0322-3, Aktenvermerk I. Betreffend Baugelände für Generals- und Stabsoffizierswohnungen (21. 1. 1955).

¹⁹ StAS, HA-Gr-0-0322-1, OB Klett an R. J. Neutra (24. 11. 1954).

²⁰ StAS, HA-Gr-0-0322-3, OB Klett an Col. Bolt (27. 11. 1954).

²¹ Vgl. zu den Austauschwohnungsprogrammen K. Leipner, Chronik der Stadt Stuttgart 1949–1953, Stuttgart 1977, S. 129f.

lichsten“ Aufgabe befreit, als Mittler zwischen Bürger und Besatzungsmacht zu dienen.²²

In der Krise des Jahres 1950 gab es von seiten der Amerikaner sogar Anfragen, inwieweit selbst die innerstädtischen Kasernen, die teilweise schon seit den 1920er Jahren vom Militär geräumt waren, wieder mit Soldaten belegt werden könnten.²³

Die beständigen Forderungen nach Grundstücken veranlaßten ein Gemeinderatsmitglied zu der Aussage, schließlich sei die Besatzungsmacht nicht »allein zum Schutz der Stadt Stuttgart da«, das Land und der Bund hätten somit auch Opfer zu bringen.²⁴ Ein Gesuch der Stadt, ein von den Amerikanern beschlagnahmtes Grundstück gegen eines zu tauschen, das in Bundesbesitz war, wurde mit der Begründung abgelehnt, der Bund sei wegen der umfangreichen Geländeforderungen der Besatzungsmacht einfach »dazu nicht in der Lage«.²⁵

In Stuttgart war, wie andernorts auch bei Ende des Besatzungsregimes, das mit Inkrafttreten des »Deutschland-Vertrages« 1955 aufhörte, der Aufbau der amerikanischen Infrastruktur schon weitgehend abgeschlossen. Diese sollte für Jahrzehnte Bestand haben. Als Mitte der 1950er Jahre auch die neu aufgestellte Bundeswehr ihren Flächenbedarf anmeldete, war sofort klar, daß Stuttgart allein schon aus verkehrstechnischen Gründen als deutsche Garnison im Vergleich zu früher keine große Rolle mehr spielen würde. Im Stadtbild von Stuttgart waren nach 1945 Soldaten in Uniform fast immer GIs. Die Amerikaner standen hier für »Demokratie«, so wie hier einstens die ersten kasernierten Soldaten im 18. Jahrhundert für »Absolutismus« gestanden hatten.

4. Stuttgarts militärgeographische Lage im Kalten Krieg

In Stuttgart verlaufe Amerikas »first line of defense«,²⁶ diese Feststellung eines amerikanischen Beobachters von 1958 verwies auf die militärgeographische Lage der Stadt im Kalten Krieg. Stuttgart war die westlichst gelegene, zentrale Stadt der U.S.-Besatzungszone. Mit dem Entstehen des Kalten Krieges brachte man hier die höchsten U.S.-Hauptquartiere unter; in Vaihingen zunächst von 1948 bis 1950 die Constabulary, die als Militärpolizei für die ganze U.S.-Zone verantwortlich war; dann von 1950 bis 1966 die 7. U.S.-Armee, der alle U.S.-Streitkräfte in Deutschland unterstanden; und schließlich seit 1967 das U.S. European Command (USEUCOM), dessen

²² StAS, HA-Gr-0-0322-1, Ansprache von OB Klett bei der letzten von den Amerikanern beschlagnahmten Wohnung (22. 5. 1957).

²³ StAS, HA-Gr-0-0322-10, Bürgermeisteramt an U.S. Resident Officer Stuttgart (28. 12. 1950).

²⁴ StAS, HA-Gr-0-0322-1, Stadtrat Schmid (SPD) Auszug aus der Niederschrift über die Verhandlungen der Wirtschaftsabt., § 128 n. ö. Baugelände für U.S.-Generals- und Stabsoffizierwohnungen (18. 2. 1955).

²⁵ StAS, HA-Gr-0-0322-3, Oberfinanzdirektion an Bürgermeisteramt Stuttgart (16. 4. 1955).

²⁶ D. Belding, 300000 Ambassadors, in: Army (Aug. 1958), S. 31.

Verantwortungsbereich sich über ganz Europa bis in den Nahen Osten erstreckt.²⁷ Mit Verschärfung des Kalten Krieges sah man eine besondere Bedrohung vom »Thüringer Balkon« ausgehen. So nannte man den weit ins westdeutsche Gebiet hineinragenden Teil der sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR. Es lag daher nahe, nach Stuttgart, das rund 200 km von der Zonengrenze entfernt lag, Hauptquartiere und höhere Stäbe für die amerikanischen Kampftruppen zu legen, die in Franken am »Hof-Korridor« die Grenzen verteidigen sollten. Als Etappengebiet boten sich Stuttgart und Umgebung für rückwärtige Dienste als Stationierungsraum an, d. h. für Nachschub- und für Versorgungseinheiten. Diese mehr regionale Ausrichtung lag seit 1951 im Verantwortungsbereich des VII. U.S.-Korps. Die regionale »Verwurzelung« kam auch in der Umbenennung der alten deutschen Kasernen zum Ausdruck. Die Kurmärker-Kaserne in Vaihingen wurde 1951 zu den Patch-Barracks. Namensgeber war der Kommandeur der 7. U.S.-Armee, die 1945 Süddeutschland erobert hatte. Mit der Taufe der Flandern-Kaserne auf dem Burgholzhof auf den Namen Robinson-Barracks ehrte man ebenso wie bei der Umbenennung 1952 der Helenen-Kaserne in Möhringen zu Kelley-Barracks Träger hoher amerikanischer Auszeichnungen, die im Kampf um Deutschland ihr Leben gelassen hatten.

Es war somit kein Zufall, daß man zum Unabhängigkeitstag der U.S.A. 1951 gerade Stuttgart zum Ort der größten amerikanischen Militärparade seit Ende des Zweiten Weltkrieges gemacht hatte. Teile aller in Deutschland stationierten Truppen zogen durch die Königstraße, über der als Zeichen modernster Militärtechnik Düsenjäger donnerten. Die Stadtverwaltung wollte für diesen Zweck eigentlich nicht die Hauptstraße zur Verfügung stellen. Da man aber von seiten der amerikanischen Veranstalter auf eine große Publikumswirkung aus war, bestand man darauf. Diese Großparade war als eine Manifestation des Kalten Krieges eine lokale Machtdemonstration mit einer globalen Botschaft, die hieß: Abschreckung!

Die Familienangehörigen spielten bei diesem strategischen Konzept auch eine nicht unbedeutende Rolle. Denn in Krisenzeiten, etwa während einer Blockade, signalisierte der Verbleib der Familien im Lande »Durchhaltewillen«. Wenn man gar zum Mittel der Evakuierung von Angehörigen aus Deutschland hätte greifen müssen, wäre dies ein untrügliches Zeichen für »Kriegsbereitschaft« gewesen.

Die Verzahnung von militärischem Auftrag und militärischer Infrastruktur wurde 1974 mit Gründung der »Greater Stuttgart Military Community« (GSMC) besonders deutlich (Abb. 4). Der Stellvertretende Kommandeur des VII. U.S.-Korps war gleichzeitig Kommandeur der GSMC. Damit faßte man die U.S.-Standorte der Nach-

²⁷ R. A. Gugeler et al., History of Kurmärker Kaserne & Patch Barracks, hrsg. vom USEUCOM o. O. u. J. (um 1990); B. T. Van Sweringen, Command Historian USEUCOM, sei an dieser Stelle für die Überlassung von Material zu den Kasernenanlagen gedankt.



Abb. 4: Verwaltungsmäßige Gliederung der amerikanischen Militärstandorte in der Region Stuttgart von 1974 bis 1992 mit den wichtigsten Kasernen und Einrichtungen. Links oben befindet sich das Wappen des VII. U.S.-Korps, rechts das der Stadt Stuttgart. Die Region war in Sub-Communities untergliedert, die wiederum die einzelnen Kasernen und Anlagen umfaßten. Pattonville war eine reine Wohnsiedlung mit ursprünglich 56 von 1953 bis 1955 errichteten Blocks, deren endgültige Räumung durch die Amerikaner 1993 erfolgte. Pattonville war insofern eine Besonderheit, als der Bau auf der »grünen Wiese« außerhalb bestehender Kasernenanlagen erfolgte. Die Lage war aber für die bestehenden Anlagen in der Umgebung ziemlich zentral. Der angrenzende Golfplatz gilt bei den GIs als einer der schönsten in Europa. Die Sub-Community Vaihingen diente ausschließlich zur Unterstützung von USEUCOM in den Patch-Barracks. In Nellingen und auf dem abgesperrten militärischen Teil des Landesflughafens Echterdingen waren die U.S.-Heeresflieger stationiert. Quelle: *Stuttgart Citizen*, No. 31 v. 7. 8. 1989, S. 5 f.

bargemeinden von Stuttgart zu einem einheitlichen Versorgungsgebiet zusammen.²⁸ Dieses war somit ausdrücklich als Kern des rückwärtigen Gebietes im Korpsbereich ausgewiesen.

Die unterschiedlichen Funktionen von Oberkommandos und Rückwärtigen Diensten spiegelten sich in Stuttgart auch räumlich wider. Während man die Hauptquartiere auf den Höhen der Fildern in Möhringen (VII. U.S.-Korps) und in Vaihingen (USEUCOM) stationierte, konzentrierte man auf dem Burgholzhof den administrativen Schwerpunkt für die Logistik der Region.

²⁸ Zur Geschichte der einzelnen Standorte vgl. H. J. Harder, *Militärgeschichtliches Handbuch Baden-Württemberg*, hrsg. vom MGFA, Stuttgart 1987; vgl. zur GSMC D. Cragg, *The Guide to Military Installations*, Harrisburg PA 1983, S. 385 f.

5. Ausblick

Mit Auflösung des VII. U.S.-Korps 1992 nach Ende des Kalten Krieges und Umstrukturierung der GSMC zur 6th Area Support Group standen als erstes die Einrichtungen in der Region Stuttgart für eine Konversion offen, die diesem Korps direkt zur Unterstützung gedient hatten. Damit endete für manche Standorte eine lange Tradition. Ludwigsburg etwa, das man wegen seiner Massierung von Kasernen seit dem 18. Jahrhundert schon »Schwäbisches Potsdam« genannt hatte, ist, nachdem auch die Bundeswehr abgezogen ist, seit 1992 zum ersten Mal in seiner Geschichte ohne Militär.

Die U.S.-Garnisonen waren ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Region. In Diensten der GSMC standen 1989, als der Kalte Krieg zu Ende ging, 14 000 Soldaten, 3500 amerikanische Familienangehörige und 2900 deutsche und amerikanische Zivilbeschäftigte. Mehr als 30 000 Amerikaner lebten in den Grenzen der GSMC. Es gibt eine große Zahl von ehemaligen Soldaten, die sich hier als Privatleute niedergelassen haben.

In Stuttgart wurden bis 1993 in Cannstatt das 5th General Hospital, die McGee- und Wallace-Barracks (die ehemaligen Reiterkasernen) geräumt und auf dem Burgholzhof die Robinson-Barracks und die Grenadierkaserne. Die neugebildete »Stuttgart Military Community« umfaßte 1993 noch die Panzer-Kaserne (Böblingen), die Patch-Barracks (Vaihingen) und die Housing Areas um die Kelley-Barracks (Möhringen) und die Robinson-Barracks (Burgholzhof). Stuttgart hat keine innerstädtischen »Filet-Stücke«, d. h. City-Lagen in bester Geschäftslage zur Konversion anzubieten. Anders verhält es sich mit den Liegenschaften in den Vororten, die bis jetzt (1993) allerdings noch nicht freigegeben sind. Die Kelley-Barracks etwa grenzen direkt an die neue Hauptverwaltung des Daimler-Benz-Konzerns. Doch wie schwierig eine neue Nutzung sein kann, zeigt das Beispiel der ehemaligen Wallace-Barracks (Reiterkaserne) in Cannstatt. Die Anlage, die denkmalgeschützt ist und ein einmaliges Beispiel für die Architektur von Kavallerie-Kasernen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg darstellt, steht im politischen Widerstreit. Das Problem dreht sich darum, ob man dem Denkmalschutz oder dem Wohnungsbau Vorrang einräumen soll. Ein Bürgermeister von Stuttgart brachte es wieder einmal auf die berühmte, stadtbekannte Formel, »daß der Denkmalschutz kein unumstößliches Tabu« sei.²⁹ Der Konflikt ist bis jetzt (1993) noch nicht entschieden. Es steht zu hoffen, daß in Zukunft im Streit um die unverhofften städtebaulichen Möglichkeiten die Belange des Denkmalschutzes nicht länger mehr als lästiges oder gar überflüssiges Übel abgetan werden.

²⁹ J. Nauke, In der Reiterkaserne ist Wohnen möglich, in: *Cannstatter Zeitung* Nr. 213 v. 15. 9. 1993, S. 3; vgl. M. Möminger, Drei Millionen Wohnungen, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, Nr. 200 v. 30. 8. 1993, S. 25. Zum Stand in Stuttgart Ende 1993 vgl.: *Army-Abzug*, in: *Stuttgarter Zeitung* Nr. 268 vom 20. 11. 1993, S. 28.

Heinrich Heidebrecht

Deutsche Architekten im Dienste Peter des Großen

Das bedeutungsvolle Wirken deutscher Architekten in Rußland ist bisher von Kunsthistorikern weitgehend unbeachtet geblieben. Obwohl in einzelnen Veröffentlichungen immer wieder Hinweise auf diese Lücke der Geschichtsschreibung zu finden sind, fehlt es an zusammenfassenden Darstellungen des Themas. Das Werk italienischer und französischer Baumeister in Rußland ist in deren Heimatländer mehrfach und ausführlich behandelt worden. Vergleichbare Untersuchungen in Deutschland sind nicht bekannt. Folgende Ausführungen sollten daher als kleiner Beitrag zur Aufarbeitung deutsch-russischer Baugeschichte verstanden werden.

Die von Zar Peter in seine neue Hauptstadt aus deutschen Landen berufenen Baumeister waren nicht die ersten Deutschen, die in Rußland ihre Kunst ausübten. Die Anfänge solcher Beziehungen sind schon auf das 13. und 14. Jahrhundert zurückzuführen. Kaufleute aus Deutschland zogen tief nach Rußland hinein und gründeten Niederlassungen: in Nowgorod, wo Lübecker Recht galt; in Kiew, das später Magdeburger Recht erhielt. Eines der wohl bekanntesten Zeugnisse deutsch-russischer Bindungen sind die von den Magdeburger Meistern Riquin und Waismuth gefertigten sogenannten »Korsunscher Türen« am Westportal der Sophienkathedrale zu Nowgorod (1045–1052), des ältesten Bauwerkes der Stadt.¹ Die meisten solcher Spuren sind mit der Zeit verschwunden und die noch erhaltenen, trotz einiger Anhaltspunkte, nicht immer eindeutig auf deutsche Beteiligung zurückzuführen. Als Beispiel könnten die für damalige russische Baukunst recht seltsamen gotischen Erscheinungen an den Gewölben der Granowitaja Palata in Nowgorod (1442) dienen.² Hinweise ähnlicher Art, wie Bündel romanischer Halbsäulen auf den Fassaden, deuten auf eine Beteiligung deutscher Baumeister bei der Errichtung sakraler Bauten in den altrussischen Städten Susdal und Wladimir.

Im 16. Jahrhundert verschob sich der Schwerpunkt deutscher Anwesenheit in Rußland von Nowgorod nach Moskau, wo eine deutsche Vorstadt, »Nemezkaia Slo-

boda«, entstand. Am Ende des 17. Jahrhunderts nimmt diese Vorstadt ein Fünftel der Fläche Moskaus ein und entwickelt sich zu einem lebendigen Zentrum des hauptstädtischen Lebens. Die Häuser der reichen Deutschen besaßen steinerne Palatien, eine Bauweise, die auch von russischen Edelleuten verwendet wurde. Lutherische Kirchen, wie etwa die St.-Michaels-Kirche (1576) und später die St. Peter-und-Pauls-Kirche (1626) entstanden. Nemezkaia Sloboda gilt nach S. M. Solowjow als eine Vorstufe zu Petersburg wie Wladimir eine Vorstufe zu Moskau war.³

1643 wird der aus Straßburg stammende Baumeister Hans Jakob Kristler (Christler) als in Rußland tätig erwähnt, wo er Pläne für Stadtbauten in Nowgorod und in der Troize-Sergijewskaja Lawra ausarbeitete. Zusammen mit seinem Onkel Johann (in Rußland: Iwan) Kristler entwarf er die Wjeswjatskij- bzw. die Neue Steinerne Brücke über die Moskwa. Die Brücke wurde erst 1682–87 von einem unbekannten Mönch fertiggestellt, soll sehr eigenartig ausgesehen haben und galt im damaligen Moskau als »achtes Weltwunder«. Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch wurde diese Brücke samt darauf stehender Klosterniederlassung, Bierhof und Tabakzollkontor abgerissen, um einer neueren Platz zu machen.⁴ Ein anderer Vertreter der deutschen Spätrenaissance in Moskau war Gustav Dekentin (De Quentin?), der 1661 für Zar Alexej Michailowitsch im Moskauer Kreml ein prunkvolles »Speisehaus« errichtete. 1678 wurde unter seiner Leitung die Zarensohn-Joasaph-Kathedrale in Ismailowo bei Moskau erbaut.

Das patriarchalische Rußland verhielt sich jedoch den europäischen Einflüssen gegenüber ziemlich reserviert; die aus dem Ausland geladenen Baumeister durften selten nach ihrem eigenen Geschmack bauen und hatten sich stets an die strengsten Anordnungen der Auftraggeber zu halten. So sind auch die vom deutschen Meister Konrad Ossner aus Stein gehauenen Heiligenfiguren, die gegen alle orthodoxen Traditionen zum ersten Mal in der russischen Sakralbaugeschichte die Fassaden der Kirche der Gottesmutter (1690–1704) zu Dubrowizy bei Moskau schmückten, wohl weniger auf den experimentierfreudigen Geist des Künstlers zurückzuführen als vielmehr dem Reformwillen seines Bauherrn Fürst Golizyn – Erzieher des Zaren Peter – zuzuschreiben.

Auch Peter selbst, nachdem er 1698 aus dem Ausland zurückgekehrt war, unternahm einiges, um die alte russische Hauptstadt »europäischer« erscheinen zu lassen. So lud er 1700 Christoph Conrad, einen etwas über zwanzig Jahre alten Architekten und Steinmetz aus Dresden, nach Moskau ein, um das Kreml-Arsenal, das Moskauer Zeughaus, in »deutscher Manier« zu errichten. Conrad war der erste ausländische Architekt, der Peters Einladung nach Rußland Folge leistete. Conrad sollte auch die Aus-

¹ H. Faensen / W. Iwanow, *Altrussische Baukunst*, Berlin 1972, S. 364. G. K. Wagner, *Pamjatniki iskusstwa Sowetskogo Sojusa. Saryje russkije goroda* (Kunstdenkmäler der Sowjetunion. Alte russische Städte), Moskau – Leipzig 1980, S. 372.

² W. W. Kirillow, *Fenomen »gotiki« w russkoj architekture XVIII – natschala XX ww* (Das Phänomen der »Gotik« in der russischen Architektur des 18. – Anfang 20. Jahrhunderts), in: F. O. Schechtel i problemy istorii russkoj architektury konca XIX – natschala XX wekow (F. O. Schechtel und Probleme der Geschichte russischer Architektur Ende des 19. – Anfang 20. Jahrhunderts) Moskau 1988, S. 43.

³ S. M. Solowjow, *Istorija Rossii s drewnejschich wremjon* (Geschichte Rußlands seit Altertum), 2. Ausgabe, Band 13, S. 798.

⁴ N. A. Gejnike / N. S. Jelagin / E. A. Jefimowa / I. I. Schitz (Red.), *Po Moskwe* (Durch Moskau), Moskau 1917, S. 259–260.

bildung russischer Steinmetze der Ornamentbildhauerei »nach deutscher Manier« übernehmen.⁵ Zu dieser Zeit wurden auch einige Räume und Türme des Moskauer Kreml und des Don-Klosters in den Formen des sogenannten Moskauer Barock umgebaut und erweitert. Vom russischen Kunst- und Architekturhistoriker Igor Grabar in seiner »Geschichte der russischen Kunst« werden diese Stilerscheinungen als »nemezkiy renessans« – »deutsche Renaissance« – bezeichnet. Er weist auch auf einige »gotische« Nuancen bei den neuen Bauten hin. Vermutlich wurden diese gleichfalls von den in Moskau beschäftigten zahlreichen ausländischen, überwiegend deutschen Baumeistern eingebracht.⁶

Zar Peter begriff jedoch schnell genug, daß seine Bemühungen, Moskau einige westliche Züge zu verleihen, nicht der kürzeste Weg sei, um ganz Rußland in seinem Sinne zu »europäisieren«. 1703 gründete er auf dem frisch von den Schweden eroberten, für die Russen traditionslosen Boden eine Stadt, die zum Symbol seines neuen fortschrittlichen Imperiums werden sollte. Vom Aufbau dieser neuen Stadt wurden russische Baumeister ferngehalten – das Entstehen eines zweiten Moskauer wollte Peter der Große auf keinen Fall zulassen. Weniger problematisch erschien ihm dagegen der Einsatz schwedischer Kriegsgefangener, die beispielsweise die ersten Bauarbeiten auf dem künftigen Newski-Prospekt durchführten.⁷ Als Baumaterial dienten unter anderem Überreste der auf Peters Befehl dem Erdboden gleichgemachten schwedischen Stadt Nyenskans, die unweit, an der Stelle der heutigen Großen Ochta, gelegen war. In Frankreich und Italien, Deutschland und Holland warben russische Gesandte um Künstler und Architekten. »Das architektonische Gesicht, das Petersburg bis zum Tode seines Begründers erhielt, war ausschließlich von ausländischen Architekten geschaffen worden«, schreibt Grabar.⁸

1712 wurde St. Petersburg zur russischen Hauptstadt erklärt; zwei Jahre danach verordnete Peter, künftig nur an diesem Ort Häuser aus Stein zu bauen; es durfte auch kein Schiff den Hafen der neuen Hauptstadt ansteuern, ohne eine bestimmte Menge von Bausteinen mitzuliefern. Wenn Steine nicht ausreichten oder zu teuer waren, durfte man trotzdem nicht zur altrussischen Holzbauweise zurückgreifen. Diese unmißverständliche Vorschrift geht aus dem ersten Ukas von 1714 hervor, in dem man Holzbauten ausdrücklich verbot und als Alternative die sogenannten »Mansanki« vorschrieb. Diese Mansanki (vom russischen »masatj« = schmieren, streichen) werden in einem anderen Ukas als Bauten nach »preußischer Manier« bezeichnet und stellen nichts anderes als ein deutsches Fachwerk dar.⁹

⁵ I. Grabar, *Istorija russkogo iskusstva* (Geschichte der russischen Kunst), Moskau 1912, Bd. II, S. 464.

⁶ Ebda, S. 466–468.

⁷ J. Owsjannikow, Dominiko Tresini, Leningrad 1987, S. 84.

⁸ I. Grabar, *Istorija russkogo iskusstva* (Geschichte der russischen Kunst), Moskau 1915, Bd. III, S. 27.

⁹ Ebda, S. 32, 34.

Nach Peters Verordnungen kam die ganze Bautätigkeit im Lande außerhalb Petersburgs praktisch zum Erliegen. So mußte auch der vom Zaren hochgeschätzte Architekt Christoph Conrad nach einigen Jahren den Moskauer Zeughausbau unterbrechen. 1715 ging er nach St. Petersburg, wo in drei Jahren unter seiner Leitung auf der Insel Kotlin eine ganze Reihe von Steingutshäusern entstand. In Rußland nannte man ihn Christofor Christoforowitsch Kondrat, da die für das russische Ohr fremd klingenden ausländischen Namen gern in vertraulichere Formen umgewandelt wurden. Mit ausländischen Vornamen ging man dabei noch großzügiger um, indem man sie durch oft fragwürdige Analogien aus dem Russischen ersetzte und dazu vollständigkeithalber noch den vermeintlichen Vatersvornamen in Genetivform anhängte. Wenn man bedenkt, daß allein schon die Transskription der Namen aus dem Lateinischen ins Kyrillische eine enorme Entstellung zur Folge hat, kann man sich die Ausmaße entstehender Verwirrungen leicht ausmalen.

Von 1718 bis 1720 baute Christoph Conrad zusammen mit dem aus Lugano stammenden Domenico Trezzini (in Rußland: Andrej Jakimowitsch Tresin) das Alexander-Newski-Kloster. Vermutlich beteiligte er sich auch an der Errichtung von Kronstädter Schlössern. Im Januar 1722 wurde vom Petersburger Senat der Beschluß gefaßt, den Bau des Moskauer Zeughauses wieder aufzunehmen, womit Conrad aufs neue beauftragt wurde und bis zu seiner Entlassung aus dem russischen Dienst 1731 auch beschäftigt war.

Als Nachfolger Conrads leitete den Bau des Alexander-Newski-Klosters Theodor Schwertfeger – ein Architekt »preußischer Nation«, der seit 1713 an Menschikows Prunkbauten in Petersburg, Kronstadt, Oranienbaum und Ishora wirkte. Das Alexander-Newski-Kloster baute er bis 1733; hier entstand nach seinen eigenen Plänen auch die gleichnamige Kathedrale. Peter I. achtete darauf, daß jedes neue, mehr oder weniger bedeutende Bauwerk in Petersburg alles Vergleichbare aus der alten Hauptstadt in den Schatten stellte. Wie der Turm der Peter-und-Pauls-Festung den Glockenturm Iwans des Großen im Kreml überragte, so übertrafen jetzt auch die Dimensionen des Alexander-Newski-Klosters die der berühmten St.-Sergius-Abtei in Sagorsk bei Moskau.

1733, ein Jahr nachdem die Alexander-Newski-Kathedrale im Rohbau fertig war, wird Schwertfeger pensioniert, denn Kaiserin Anna befürchtete, daß der alte Meister bei der bevorstehenden dekorativen Verkleidung der Kathedrale den modernen Geschmack des Hofes nicht treffen würde. Schwertfeger reiste nach Berlin ab und da die neuen, von der Kaiserin beauftragten Architekten sich ausschließlich der Ausschmückung des Tempels widmeten, blieb das Bauwerk für längere Jahre unüberdacht stehen. 1740 wies der Steinmetz Fossatti zum ersten Mal darauf hin, daß die schweren Gewölbe des Gebäudes zuviel Feuchtigkeit eingesaugt hätten und einzustürzen drohten. Nachdem eine Sonderkommission diese Besorgnis teilte, wurde 1755 die Alexander-Newski-Kathedrale bis auf die Grundmauern abgetragen, und nur das von Kon-

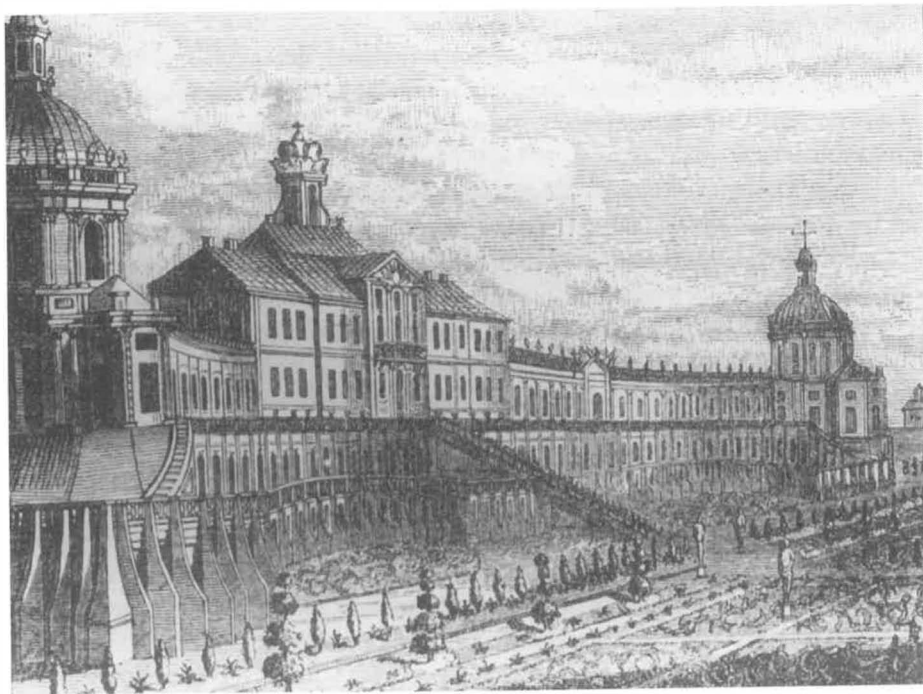


Abb. 1: Schloß von Oranienbaum im 18. Jahrhundert (Stich aus: A. Brikner, *Istoria Jekateriny Wtoroj* [Geschichte Katharinas II.], Moskau 1991)

rad Hahn geschnitzte und im Kloster aufbewahrte Modell der Kathedrale kann uns über dieses einst prächtige Werk noch eine Vorstellung vermitteln. Die äußerst lebendigen, ineinander fließenden barocken Formen des zweitürmigen Sakralbaus lassen vermuten, daß der preußische Baumeister auch für süddeutsche Architekturtraditionen einiges übrig hatte.

Das erste bedeutende Bauwerk von St. Petersburg war der Menschikow-Palast (1713–16), ein rechteckiges, durch Pilaster gegliedertes Gebäude mit zwei vorspringenden Flügeln, die einen Ehrenhof bildeten. 1732 wurde der Palast zur Unterbringung des 1. Kadettenkorps vom Grafen Burghard Christoph von Münnich umgebaut, dann änderten sich seine Proportionen durch eine vom Architekten Georg Friedrich Velten gezogene Kaimauer. Der Menschikow-Palast ist eines der wenigen noch erhaltenen, wenn auch in seiner ursprünglichen Gestalt stark veränderten, Bauwerke der petrinischen Zeit.

Den Palastbau sollte zuerst der Italiener Giovanni Maria Fontana übernehmen, dann jedoch wurde der Auftrag dem deutschen Architekten Gottfried Schädel erteilt, der den Bau bis 1716 in seiner ersten Fassung auch fertigstellte. Gottfried Schädel (in Rußland: Iwan Iwanowitsch Schejden), geboren 1680 in Wandsbek bei Hamburg,



Abb. 2: Schloß von Oranienbaum (Architekt: G. Schädel)

kam 1713 aus Preußen nach St. Petersburg, wo er schon nach kurzer Zeit im Dienste des Fürsten Alexander Menschikow stand. Nach der Fertigstellung des Menschikow-Palastes auf der Wassili-Insel errichtete er für den Fürsten ein Schloß in Kronstadt (später Steuermannschule) und wirkte gleichzeitig am Bau des Oranienbaum-Palastes. Der ebenso für Menschikow bestimmte Palast von Oranienbaum (heute Stadt Lomonossow) wurde mit allem nur möglichen Luxus ausgestattet. Das Beeindruckendste war natürlich die Orangerie, die mit ihrer künstlichen Wärme den Anbau von im Norden begehrten Früchten, vor allem Orangen, ermöglichte, wovon der Palast auch seinen Namen ableitete. Maria G. Krasceninnicowa schreibt über Schädel: »Ihm standen große Geldbeträge zur Verfügung; und seine Bauwerke waren imposant, üppig, von edlem und verschwenderischem westlichen Barock geprägt.«¹⁰

Zwölf Jahre arbeitete Schädel in Oranienbaum, bis Peters früher Tod und der nachfolgende Sturz Menschikows auch ihn selbst zwangen, St. Petersburg zu verlassen. Schädel ging nach Moskau, um sich als Gehilfe Rastrellis an dessen Kremlbauten zu beteiligen. Hier, neben dem Kreml-Zeughaus, errichtete er den »Annenhof«, einen kleinen Holzpalast der Kaiserin Anna. Gleichzeitig fing er an, den Glockenturm des Don-Klosters zu bauen. Am produktivsten jedoch war seine Tätigkeit in Kiew. Er baute hier das Gebäude der Geistlichen Akademie um, errichtete danach die Glocken-

¹⁰ A. Kennett, *Die Paläste von Leningrad*, Frankfurt/M. 1974, S. 234.

türme der Kiewo-Petschorskaja Lawra (1736–45) und der Sophien-Kathedrale mit dem Tor ihrer Umfassungsmauer. Zusammen mit dem Metropolen Raphail Sabrowski, der sich der Architektur sehr zugeneigt fühlte, hatte er noch »eine gute Hälfte damaliger Kiewer Kirchen umgebaut«.¹¹ Auf Verlangen der Kaiserin Elisabeth entwarf Schädel die Fassaden der Andreas-Kathedrale. Es ist jedoch umstritten, ob es sein oder Rastrellis Entwurf war, der 1747–52 für die Errichtung eines der schönsten Kiewer Sakralbauten verwendet wurde.¹² Die letzten Jahre verbrachte Gottfried Schädel auf seinem Gut bei Kiew, wo er 1752 auch starb. Es war vermutlich sein Sohn Anton Schädel, der in den 1730er Jahren die Uspenskij (Mariä-Himmelfahrts-)Kathedrale in Smolensk erbaute. Gottfried Schädel mit seinem beachtlichen Nachlaß an Bauwerken und einem Talent, das sich mit dem der größten Architekten jener Zeit messen ließ, erging es nach seinem Tode nicht viel anders als den meisten seiner deutschen Kollegen in Rußland. Sein Name wurde vergessen, seine Bauten oft auf barbarische Weise umgebaut oder wurden anderen Meistern zugeschrieben.

Zusammen mit Schädel reiste auch der 1659 in Danzig geborene große Berliner Baumeister Andreas Schlüter nach Rußland. Es war der Philosoph Leibniz, der dem russischen Zaren den Erbauer des Berliner Schlosses für den Posten des Petersburger General-Architekten empfahl. Nach dem Tode Friedrich I. im Februar 1713 sah Schlüter kaum noch Möglichkeiten, in Deutschland größere Aufträge zu erlangen. Der Sarkophag des Königs war die letzte Arbeit Schlüters in Berlin. Friedrichs Nachfolger, sein Sohn Friedrich Wilhelm I., der sparsame Soldatenkönig, war dem Schönen weniger zugeneigt. Viele Künstler, auch Schlüter, verloren ihre Stellung und Besoldung am Hofe.¹³ Im Mai 1713 unterschrieb er in Berlin den ihm von Peters Generalfeldzeugmeister Jakob Bruce vorgelegten Vertrag.

Die Rolle Schlüters beim Aufbau St. Petersburgs wurde in Fachkreisen lange Zeit unterbewertet. In der Einführung zu A. Kennets Buch »Die Paläste von Leningrad« bringt John Russel sogar den »Fall Andreas Schlüter« als Beispiel eines der unglücklichsten »Importe« Peters, indem ein »ausgebranntes Wrack« zum ersten Petersburger Hauptbaumeister ernannt worden wäre.¹⁴ Damit wird man Schlüter jedoch nicht gerecht. Obwohl Schlüter in Rußland nur noch ein Jahr zu leben hatte, leistete er erstaunlich viel in dieser kurzen Zeit. Nach Meinung des russischen Architekturkritikers W. S. Woinow war es kein anderer als er, dessen Arbeiten entscheidend zur Bildung der gesamten Architekturrichtung beitrugen, die später die Bezeichnung »Peters Barock« erhielt.¹⁵ Der Zar wußte Schlüters Talent zu schätzen und vermied es, dies

¹¹ I. Grabar (s. A 8), S. 110.

¹² U. Thieme / F. Becker, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, Leipzig 1935, Bd. 29, S. 548.

¹³ H. Ladendorf, Andreas Schlüter, Berlin 1937, S. 136.

¹⁴ A. Kennett (s. A 10), S. 14.

¹⁵ W. S. Woinow, Andreas Schlüter – architektor Petra (Andreas Schlüter – Architekt Peters), in: Sowetskoe iskusstvosnanie (1976), Moskau, S. 367.

für die detaillierte Ausarbeitung einzelner Objekte zu verschwenden. Der hochbezahlte, im Sommerpalast seines Gastgebers untergebrachte General-Architekt trug die Verantwortung für den gesamten Aufbau der russischen Hauptstadt und wurde gleichzeitig für die Planung möglichst vieler Projekte gezielt eingesetzt. Auch manche Verordnungen des Zaren, die für die Stadtgestaltung prägend waren, wurden von Schlüter verfaßt.

Nur wenig jedoch konnte er in die Baupraxis umsetzen. Es ist vor allem der Umbau des Sommerpalastes mit der Skulpturenkomposition am Haupteingang und einigen Terrakotta-Basreliefs mit mythologischen Motiven am Außenbau (ein anderer Teil dieser Reliefs, an der Ostfassade des Palastes, werden dem Architekten Braunstein zugeschrieben). Die Skulpturen am Eingang wurden von Schlüter selbst geschaffen, die Reliefs fertigte nach Skizzen sein Gehilfe, der Berliner Former Morberg. Als Schlüters Werk ist wohl auch das geschnitzte Treppengeländer, der skulpturierte Kamin und ein Teil der erhaltenen Innenausstattung der an sich schlichten Sommerresidenz des Zaren anzusehen. Viel umfangreicher ist jedoch das aus Zeichnungen und Skizzen bestehende Petersburger Erbe Schlüters, von dem auch lange nach seinem Tod Gebrauch gemacht wurde. So ist uns in einigen Zeichnungen die Grotte im Sommergarten überliefert worden, deren Bau vom Architekten Mattarnovi vollendet wurde. Auch beim Bau der bedeutendsten Peterhofer Schlösser wie Monplaisir und des Großen Palastes wurden Schlüters Entwürfe von Braunstein als Grundlage verwendet. Nach Grabars Vermutungen und Woinows neueren Untersuchungen blieb auch das von Schädel gebaute Schloß Oranienbaum von Einflüssen des Berliner Architekten nicht frei.¹⁶

Die von Schlüter hinterlassenen Pläne für das zweite Winterpalais und für die Kunstkammer wurden ebenfalls von Mattarnovi übernommen. Daß diese auch Verwendung fanden, deutet noch Grabar an, indem er auf die eindeutige Ähnlichkeit zwischen Schlüters Berliner Münzturm und dem zentralen Teil der Petersburger Kunstkammer, dem »Astronomischen Turm«, hinweist.¹⁷ Schlüters architektonische Ideen fanden ebenso Anwendung in einem der großartigsten russischen Hochbauten des 18. Jahrhunderts, dem Glockenturm in der Troize-Sergijewskaja Lawra. Dieses 1740 von Johann Jakob (Iwan Jakowlewitsch) Schumacher konzipierte Bauwerk ist ebenfalls als eine verkleinerte Kopie des Berliner Münzturmes anzusehen.¹⁸

Neben seiner Tätigkeit als Stadtbaumeister gelang es Schlüter auch, einigen Privat-aufträgen nachzugehen. Hallström nennt uns in diesem Zusammenhang drei seiner Meinung nach auf Schlüters Planung zurückzuführende Bauten: das ebenso von Mattarnovi aufgeführte Palais Jaguzhinskij, Menschikows Lusthaus Favorit und die sog.

¹⁶ Ebda, S. 372–373.

¹⁷ I. Grabar (s. A 8), S. 76–77.

¹⁸ W. S. Woinow (s. A 15), S. 375.



Abb. 3: Der große Palast von Peterhof (Architekten: J. F. Braunstein, A. Leblond)

Kikina Palata, ein Palais auf der Petersburger Gieshausseite. Das letztere, für den mächtigen Grafen Alexander Wassiljewitsch Kikin bereits 1714 erbaute Landschloß, zählte damals zu den größten Palästen der Stadt. Seinem ersten Besitzer diente es nicht lange; 1718 wurde Kikin als Komplize des untreuen Zarensohns Alexej geköpft. Die folgenden zehn Jahre hat man hier die Sammlung von Kuriositäten aufbewahrt, die dann später in der Kunstkammer untergebracht wurde. Während der Sowjetzeit diente der stark umgebaute Palast als Amtssitz der Jungen Pioniere.

Schlüters Schüler Johann Friedrich Braunstein war der erste namentlich erwähnte Baumeister und Gartenarchitekt von Peterhof. Aus Nürnberg stammend, kam er 1714, von seinem ehemaligen Lehrer eingeladen, aus Berlin nach St. Petersburg und widmete sich ganz dem Bau von Schloß Monplaisir, indem er die von Peter vorgelegten Skizzen in die Tat umsetzte. Monplaisir wird für das gemeinschaftliche Werk von Braunstein und Alexander Leblond, dem einzigen französischen Architekten der Peterszeit, gehalten. Das Schloß steht ganz am Rande des Finnischen Meerbusens, und es sollte als eine der Hauptresidenzen des Zaren das Ziel seiner Staatspolitik – Zugang Rußlands zum Baltischen Meer – an den Tag legen. Hier fand das wissenschaftliche Leben St. Petersburgs seinen Anfang; am 4. August 1725 empfing Kaiserin Katharina I. in Monplaisir die ersten aus dem Ausland eingetroffenen Professoren der von ihrem Gemahl gestifteten Akademie der Wissenschaften, wobei Professor Bilfinger aus Tübingen die Begrüßungsrede an die Herrscherin hielt.

Monplaisir, das viel von seinem Originalzustand erhalten hat, war einer der ersten in Peterhof errichteten Paläste; ihm folgten später noch über zwanzig Schlösser und Pavillons mit mehreren Gartenanlagen. Der ganze Komplex erstreckt sich über eine Fläche von fast 1000 ha. Den Kern dieses Ensembles bildet der sich von Osten nach Westen über 250 Meter ziehende Große Palast. Der Grundriß seines ersten Bauabschnitts, der in Rußland so viele Nachahmungen fand, weist erstaunliche Ähnlichkeiten sowohl mit dem des Kikin-Palais, als auch mit einigen anderen Schloßbauten Schlüters auf.¹⁹

Der Große Peterhofer Palast steht auf einem Hügel und verbindet den Unteren Park mit dem Oberen Garten. Von der Terrasse des Schlosses öffnet sich eine herrliche Aussicht über den zentralen Teil der ganzen Anlage mit der Grotte, dem Kanal und dem Meer. Dieses Panorama darf normalerweise in keinem Reiseprospekt über Peterhof und St. Petersburg fehlen. Die sogenannte Große Kaskade mit ihren 64 Fontänen und 255 Skulpturen und Plastiken wie auch der Große Palast selbst wurden 1714–25 hauptsächlich unter Leitung von Braunstein errichtet. An dem gewaltigen Unternehmen beteiligten sich auch andere große Baumeister wie der Italiener Micketti, der Russe Semzov, der Franzose Leblond. Später wurde ein Teil des Palastes von Bartolomeo Rastrelli umgebaut, und die ganze Umgebung vom Gartenarchitekten Leonard von Garnikfelt neu gestaltet. Im Westen des Unteren Parkes, direkt am Ufer des Finnischen Meerbusens, befinden sich noch zwei Braunstein'sche Werke: der am Meeresufer stehende zweigeschössige Pavillon Ermitage (Heim des Einsiedlers) und das von Teichen umgebene Schloßchen Marly (1721–24). Noch zu Peters Zeiten wurden für diese Teiche Plötzen, Zander und Karpfen aus Preußen gebracht, die mit dem Klingeln eines Glöckchens zum Ufer gerufen wurden, um dann von dort aus gefüttert zu werden. Alexander von Heiroth (Gejrot), ehemaliger stellvertretender Verwalter von Peterhof, behauptet in seiner Beschreibung Peterhofs, daß dieser Brauch zumindest bis Ende des vorigen Jahrhunderts gepflegt wurde.²⁰

Zur Ausschmückung seiner Schlösser holte Peter der Große auch eine Reihe deutscher Künstler in seine neue Hauptstadt: 1701 den Kunstschnitzer Franz Ludwig Ziegler, 1703 die Bildhauer Konrad Hahn, Heinrich Egelgresser und den bereits erwähnten Autor des Skulpturenschmuckes der Kirche zu Dubrowizy, den Bildhauer aus Nürnberg Hans Konrad Ossner (1673–1747). Von Ossner wurden auch die Statuen und die Innenausstattung der Grotte im Sommergarten gefertigt. Von ihm stammt die neue Löwenfigur des berühmten Springbrunnens Samson in Peterhof und das Relief am Peterstor der Peter-und-Pauls-Festung. Später arbeitete er als Architekt

¹⁹ B. H. Hallström, Der Baumeister Andreas Schlüter in St. Petersburg, Konsthistorisk Tidskrift, Stockholm 1961, S. 105.

²⁰ A. Gejrot, Opisanije Petergofa (Beschreibung Peterhofs), St. Petersburg 1868, S. 67.

bei der Petersburger Kunstakademie. Nach seinen Entwürfen wurden die Balkone und Treppen auf dem Astronomischen Turm der Kunstkammer gebaut.

Peterhof mit seinen prächtigen Bauten wird gerne mit Versailles verglichen, wobei dies mehr auf Zarskoje Selo (Kaiserliches Dorf) zutrifft. Zarskoje Selo, ursprünglich eine kleine finnische Ortschaft namens Saari Mojs, zwischen 1937 und 1992 Stadt Puschkin, diente russischen Monarchen zweihundert Jahre als Residenz. Die Entstehung auch dieser traditionsreichen Stadt ist mit deutschen Baumeistern verbunden. 1718 beschloß Peters Gemahlin Katharina, dort ein kleines Lustschlößchen zu bauen. Um das Schloß herum ließ sie einen französischen Garten mit beschnittenen Hecken und einen Wassergraben anlegen. Damit wurde der Grundstock des künftigen Kaiser Schlosses errichtet. In diesem, später als Katharinenpalast benannten Bauwerk, befand sich bis zum Zweiten Weltkrieg das berühmte, von Schlüter entworfene und vom Danziger Meister Claus Turau gefertigte Bernsteinzimmer, welches Zar Peter während seines Besuches in Berlin 1713 im Schloß Monbijou bewunderte und beim preußischen König Friedrich Wilhelm I. für sich ausbat. Die deutsche Besatzungsmacht wollte sich mit dieser Schenkung wohl nicht abfinden und ließ 1944 den Schatz nach Deutschland verfrachten. Seitdem ist sein Verbleib unbekannt.

Es ist immer noch umstritten, wer der Architekt dieses ersten Schlosses von Zarskoje Selo war. Grabar ist geneigt, es Braunstein zuzuschreiben; Stählin dagegen nennt uns in diesem Zusammenhang den bereits 1713 aus Hamburg angereisten Architekten Johann Christian Foerster.²¹ Das Schlößchen wurde ausschließlich in Peters Abwesenheit gebaut und sollte für ihn ein Überraschungsgeschenk werden, was, laut Jakob Stählin, Katharina auch gelang und bei ihrem Gemahl große Begeisterung aufkommen ließ. Von Foerster wurden in Zarskoje Selo auch zwei nicht mehr vorhandene Kirchen aus Holz erbaut: die Dorfkirche »Mariae Himmelfahrt« und die Schloßparkkirche »Mariae Verkündigung«. 1735 wird er als Gehilfe des Ingenieurs Johann Ludwig Lüberas von Pott beim Bau des Kronstädter Peter-des-Großen-Kanals erwähnt. 1747 starb Foerster im hohen Alter in St. Petersburg.

Zusammen mit Braunstein folgten der Einladung Schlüters Kaspar Moskopf und Georg Johann Mattarnovi. Noch in Berlin arbeiteten sie unter der Leitung von Schlüter als Bildhauer und Schnitzer. Über Moskopfs Aufenthalt in Rußland ist bekannt, daß er in der Petersburger Stadtkanzlei zuerst als Schreiner und Holzschnitzer tätig war, später jedoch als Architekt arbeitete und zwischen 1731–36 den von Christoph Conrad unterbrochenen Bau des Moskauer Zeughauses leitete.²² Seine heutige Gestalt erhielt das Gebäude erst einige Jahrzehnte später nach den Plänen des bereits erwähnten Grafen von Münnich, der unter Zar Peter den ersten Ladoga-Kanal baute,

²¹ I. Grabar (s. A 8), S. 85–87.

²² K. W. Malinowskij, Sapiski Jakoba Shtelina ob isjastschnych Iskusstwach w Rossii (Notizen von Jakob Stählin über schöne Künste in Rußland), Bd. I, Moskau 1990 (Nachdruck), S. 226, 236.



Abb. 4: Glockenturm der Sophienkathedrale zu Kiew (Architekt: G. Schädel)

in die russische Geschichte jedoch mehr als Staatsmann und Feldmarschall einging. Noch weniger ist uns über Johann Kintler (Kindler?), gleichfalls ein deutscher Architekt der Peterszeit, überliefert worden. Sein Name kommt in den Unterlagen der Petersburger Baukanzlei vor, die uns zwar über die Höhe seines vom Zaren festgelegten Gehaltes informieren (250 Rubel während der ersten Hälfte 1719), jedoch verschweigen, wofür der Architekt es bezog.

1718, nach dem Tode der beiden ersten General-Architekten von St. Petersburg – Schlüter und danach Leblond – wird Georg Johann Mattarnovi (in Rußland: Ivan Stepanovitsch Matjernow) zum Stadtbaumeister berufen. Eine seiner größten Arbeiten war die nicht mehr bestehende sogenannte zweite Isaakskirche – eine der Vorgängerinnen der heutigen »vierten« Isaakskathedrale. Im August 1717 wurde in Anwesenheit des Zaren und der führenden geistlichen Würdenträger Rußlands am Newa-Ufer, ungefähr an der Stelle des »Ehernen Reiters«, der Grundstein dieser Kirche gelegt.²³ Die Bauarbeiten dauerten bis 1727 an, nach dem Tode Mattarnovis führte sie Nikolaus Härbel zu Ende. Von außen ähnelte die zweite Isaakskirche dem Dom in der Peter-und-Pauls-Festung; der Prunk der inneren Ausstattung übertraf mit Abstand alles, was Petersburger Sakralbauten zu jener Zeit boten. Es stellte sich jedoch

²³ G. P. Butikow, Isaakijewskij sobor (die Isaakskathedrale), Leningrad 1991, S. 6.

schnell heraus, daß die markante Lage der Isaaskirche alles andere als glücklich war: das Newa-Ufer war an dieser Stelle noch nicht befestigt, der Grund fing an zu sinken, bald kam es zu ersten Rissen in den Wänden. Ein Brand nach dem Blitzschlag im Mai 1735 vollendete die begonnene Zerstörung, und nach einigen Jahren wurde die Kirche niedergelegt.

Die Baugeschichte der Isaaskirche läßt sich mit derjenigen vom Petersburger Winterpalast vergleichen – beide sind mit dem Schicksal der Stadt aufs engste verbunden. Wie die Isaaskirche, so wurde auch der Winterpalast mehrmals gebaut und umgebaut, und auch hier hieß der Architekt des zweiten Bauwerkes Georg Johann Mattarnovi. Der Bau wurde im Jahre 1721 errichtet und löste das ursprüngliche kleine, zweigeschossige Gebäude ab. Die Formen dieses zweiten Winterpalastes sind nach Meinung Grabars mit der Danziger Architektur des 17. Jahrhunderts sehr verwandt.²⁴ Die Dachbrüstung schmückten die von Heinrich Egelgesser gefertigten allegorischen Figuren. 1725 starb hier Peter der Große, was jedoch zum Schutze des historischen Gebäudes keinesfalls beitrug: Schon im nächsten Jahr wurde es umgebaut und von Trezzini durch einen dritten, ebenso nicht erhaltenen Winterpalast ersetzt.

Mattarnovi plante außerdem die Partikulier-Werft und das Petersburger Zollamt; 1718 begann er nach Schlüters Plänen mit dem Bau des ersten russischen Museums und Wissenschaftszentrums – der sogenannten Kunstkammer (heute Museum für Anthropologie und Völkerkunde). Gleichzeitig übernahm er den ebenso von Schlüter angefangenen Bau der Grotte im Sommergarten. Sein Tod im November 1719 verhinderte es, beide Bauvorhaben zu vollenden. In die Kunstgeschichte Rußlands ging auch der Sohn des Architekten – Johann Christian (in Rußland: Philipp Jegorowitsch) Mattarnovi ein, der in den 30er und 40er Jahren des 18. Jahrhunderts zu den bekanntesten Petersburger Kupferstechern und Bildnismalern zählte.

Nach dem Tod des Stadtbaumeisters Mattarnovi wurde der Schweizer Härbel zu seinem Amtsnachfolger in der Petersburger Stadtkanzlei ernannt. Der in Basel geborene Nikolaus Friedrich (in Rußland: Nikolaj Fjodorowitsch) Härbel befand sich seit 1719 »im russischen Dienste«. In Petersburg baute er zusammen mit Mattarnovi die zweite Isaaskirche, die Kunstkammer, das von Mattarnovi entworfene Zollamt auf dem Newski-Prospekt (»Mytnyi dwor«) und eine Mehrzahl anderer Objekte.

Nicht jedes seiner Bauvorhaben war von Erfolg gekrönt. Am Gebäude der Kunstkammer tauchten plötzlich erhebliche Mängel auf, die wahrscheinlich auf unzureichende Fundamente bei den sumpfigen Petersburger Böden zurückzuführen sind. Im August 1724 verwehrt man dem Architekten auf Anweisung des Zaren den weiteren Bau der Kunstkammer. Härbel war zu der Zeit bereits schwer krank und hatte nur noch wenige Wochen zu leben. Erst nach seinem Tode im Mai 1725, als auch Zar Peter nicht mehr lebte, hat die Petersburger Baukanzlei, dank der Aussagen von Härbels

²⁴ I. Grabar (s. A 8), S. 82.

Architekten-Kollegen, den Baumeister von den Vorwürfen entlastet. 1747 wurde das Gebäude der Kunstkammer durch einen Brand stark beschädigt; nach einigen Jahren bildete man unter Aufsicht von Jakob Stählin und Johann Taubert eine Kommission zur Wiedererrichtung des ausgebrannten Gebäudes, und 1758 wurde es von den Architekten Tschewakinskij und Schumacher nach dem alten Projekt von Mattarnovi neu aufgebaut.²⁵

Zu Härbels bedeutendsten architektonischen Leistungen zählte auch der Marstall Peter des Großen, um dessen rasche Fertigstellung sich eigentlich mehr die Gattin des Zaren kümmerte. Der Grundriß des viergeschossigen Gebäudes paßte sich dem Verlauf des Moika-Flusses an und behielt seine Konturen auch nach dem Umbau unter Katharina II. Das Petersburger Eremitage-Kabinett bewahrt von Härbel noch einen Originalentwurf zu einer Kirche auf der Wassili-Insel; von seinen Bauten ist aber im ursprünglichen Zustand leider keines erhalten geblieben.

Die ersten Petersburger Stadtbaumeister Schlüter, Mattarnovi und Härbel wurden an der Sampsonij-Kirche auf dem Friedhof für »Inowerzy« (Andersgläubige) neben anderen Ausländern beigesetzt. Auch Peter I. soll hier, auf der Wyborger Seite, öfters gewesen sein, um seinen verstorbenen prominenten Gästen und Mitstreitern die letzte Ehre zu erweisen. Der Friedhof existierte bis Ende des 18. Jahrhunderts, keiner seiner Grabsteine ist von der Zeit verschont geblieben. Die hier ruhenden Architekten, von denen die meisten in Deutschland beheimatet waren, haben sich jedoch ein anderes Denkmal geschaffen – eine Stadt im fernen Rußland, deren europäische Züge mit einer, laut Grabar, leichten Neigung ins Deutsche – »nemetschina«²⁶ auch heute noch kaum zu übersehen sind.

²⁵ K. W. Malimowskij, Kak woswodilas Kunstkamera (Wie entstand die Kunstkammer), in: Leningradskaja panorama, Nr. 1, Leningrad 1983, S. 33.

²⁶ I. Grabar (s. A 8), S. 44.

Hartmut H. Topp

Straßenkreuzungen in zwei Ebenen als städtebauliches Element

1. Holborn Viaduct in London – 2. Hochstraßenbrücke in Hamburg – 3. Hirschbrücke in Karlsruhe
– 4. Hohe Brücke in Wien

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen mit Eckbebauungen sind seltene, markante Städtebauelemente – überwiegend entstanden in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts oder Anfang dieses Jahrhunderts. Zwei sich in zwei Ebenen kreuzende Straßen sind über Treppen verbunden und erschließen angrenzende Eckhäuser von beiden Ebenen. Die Eckhäuser haben also zur tiefer liegenden Straße hin mindestens ein, meistens zwei Geschosse mehr als zur höher liegenden. Die Verbindungstreppen liegen in den Eckpunkten der Brücke entweder im Straßenraum oder innerhalb der Eckbebauung.

Über fünfzig Beispiele solcher städtischen Straßenkreuze sind dem Verfasser bisher bekannt und zum Teil in einer Dokumentation festgehalten.¹ Im folgenden werden vier Beispiele vorgestellt.



Abb. 1: Paris, Rue de Bellefond / Rue Pierre Semard im 9. Arrondissement (1865 gebaut)

¹ H. H. Topp, Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen mit Eckbebauung – ein städtebauliches Element des 19. Jahrhunderts, Universität Kaiserslautern 1991.

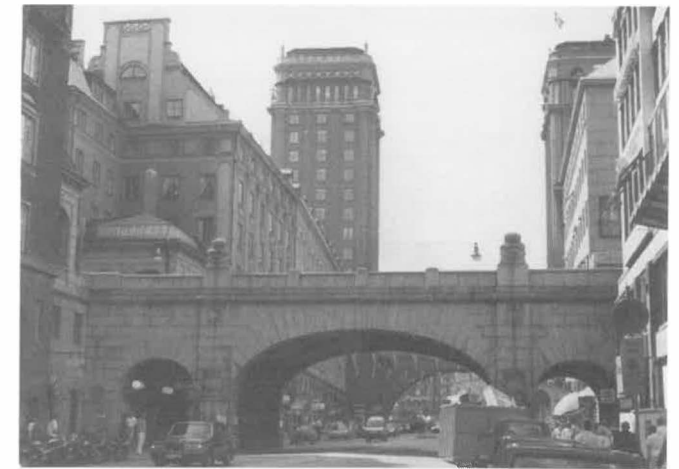


Abb. 2: Stockholm, Kungsgatan mit Treppen in der Eckbebauung (1908 gebaut)

1. Holborn Viaduct in London

Ein besonders interessantes, gut dokumentiertes Beispiel ist der in den Jahren 1863 bis 1869 gebaute, von William Haywood entworfene Holborn Viaduct in London.² Dieser fast eine Viertel Meile lange und 80 Fuß breite Viadukt überbrückt das – auch Holborn Valley genannte – Tal des Fleet River, der unter der Farringdon Street fließt.

London erlebte während der 1840er Jahre durch die erste Welle des Eisenbahnbaus (»Railway Mania«) eine enorme Zunahme des Straßenverkehrs mit Pferdefuhrwerken, Kutschen und Pferdeomnibussen. Die an den Bahnhöfen ankommenden Personen und Güter mußten über die Straßen verteilt werden. Bei der großen Dichte der Stadt und dem raschen Wachstum ergaben sich damit unerträgliche Verkehrsverhältnisse, geprägt von Stau und Gestank (Abb. 3). In den 1860er Jahren folgte dann die zweite Welle des Eisenbahnbaus mit weiterer Zunahme des Straßenverkehrs.

Die Steigungen am Holborn Valley im Zuge der Hauptstraße nach Westen führten häufig zu Verkehrsbehinderungen; Holborn Hill mit einer Steigung von 1:18 (ca. 5,5%) war bekannt als »Heavy Hill«. Der Holborn Viaduct war deshalb eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Die für den Holborn Viaduct durch die enge Bebauung geschlagene Schneise zerstörte den Wohnraum von etwa 2000 Menschen. Solche Durchbrüche (Abb. 4) durch Armenviertel, im wesentlichen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau, waren in London damals an der Tagesordnung. Die viktorianische Stadtplanung sah darin die

² Vgl. o. V., The Holborn Valley Improvement, in The Builder – A Journal for the Architect, Engineer, Operative and Artist, Vol. 27 (1869), Nr. 1368, S. 319 ff.; J. Stübgen, Der Städtebau. 9. Halbjahresband des Handbuches der Architektur, Darmstadt 1890.

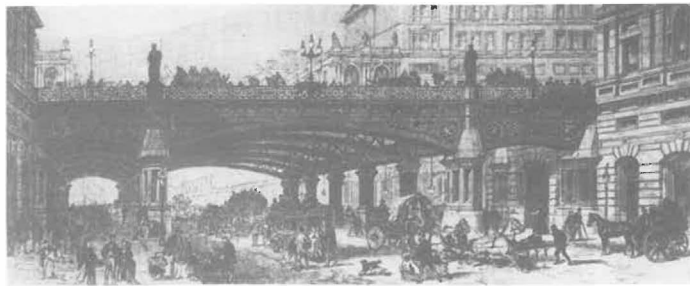


Abb. 3: Holborn Viaduct in den 1870er Jahren, nach: F. Barker / P. Jackson, London – 2000 Years of a City and its People, London 1983

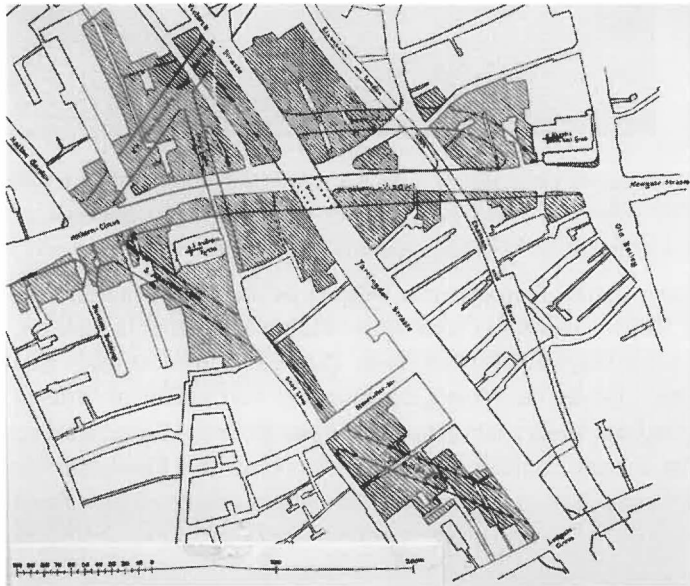


Abb. 4: Enteignungsplan für Holborn Viaduct und benachbarte Straßendurchbrüche, nach: J. Stübgen (s. A 2)

Kombination verkehrlicher Erfordernisse mit der Sanierung der dichten und unzureichend ausgestatteten Wohnbezirke.

Sichtbar von der Gesamtlänge des Viadukts (1400 Fuß) sind nur die gußeiserne schräge Brücke über die Farringdon Street mit einer Spannweite von 120 Fuß (Abb. 3) und die kurze Brücke über die Shoe Lane. Der restliche Teil des Viadukts ist »eingebaut« von Gebäuden auf beiden Seiten. Bis auf eine gußeiserne Konstruktion, die eine unterirdische Eisenbahnverbindung zwischen Holborn Viaduct Station und Farringdon Station überspannt, ist dieser Teil als Mauerwerksgewölbe ausgeführt. Stübgen führt aus: »Sowohl der Straßendamm als die seitlich verbleibenden Bürgersteigstreifen stehen nach englischer Sitte mit den Hauskellern in Verbindung, so daß die Rohrleitungen nicht bloß leicht zugänglich, sondern auch die Anschlüsse leicht

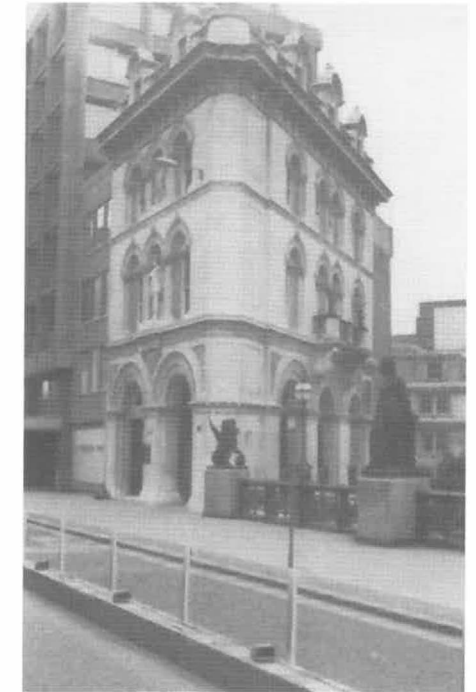


Abb. 5 und 6: Holborn Viadukt, Eckbebauung Nordwest- und Südost-Ecke mit Treppenverbindungen

herzustellen sind.³ Die Kellergewölbe in Viaduktmitte sind als Lagerräume bzw. entlang der Farringdon Street als Verkaufsräume vermietet; die übereinanderliegenden Bögen am Rand nehmen Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen auf.

Integrierter Bestandteil des Holborn Viaduct sind die Eckhäuser, die die Verbindungstreppe aufnehmen (Abb. 5 und 6). In der Nordost-Ecke ist allerdings eine neue Bebauung entstanden, die keine Rücksicht mehr auf die besondere städtebauliche Situation nimmt.

Die 120 Fuß lange, schräge Brücke über die Farringdon Street bildet drei Felder; je sechs sechseckige Granitpfeiler stützen die gußeisernen Längsträger. Die äußeren Pfeiler sind nach oben bis in die Brückengeländer hochgeführt, auf denen vier Bronzestatuen Handel, Ackerbau, Wissenschaft und Kunst darstellen.

Die 120 Jahre alte Gußeisenkonstruktion hat nur noch begrenzte Tragfähigkeit, weshalb die vierstreifige Brückenfahrbahn zur Zeit durch Holzbohlen auf je einen Fahrstreifen pro Richtung eingeengt ist (Abb. 6). Eine Sanierung des Holborn Viaduct ist vorgesehen.

³ J. Stübgen (s. A 2).



Abb. 7: Hochstraßenbrücke, Projekt zur Herstellung einer Verbindungsstraße aus dem Jahre 1884 (Staatsarchiv Hamburg)

2. Hochstraßenbrücke in Hamburg

Zu dem Projekt Hochstraßenbrücke in Hamburg führt ein Bericht der Gemeindeverwaltung Altona aus: »Um eine im Süden fehlende gute Verbindung zwischen Hamburg und Altona herzustellen und zugleich das Nobistor zu entlasten, schlossen Hamburg und Altona 1885 einen Vertrag zwecks Durchführung einer neuen Straße, der jetzigen Hochstraße. Nach demselben sollte eine neue 17 Meter breite Straße, von der Ostseite der Langestraße in St. Pauli ausgehend, die Bachstraße in Altona mittelst einer Brücke überschreitend, auf das Straßenkreuz Wilhelminenstraße und Amalienstraße, sodann auf das Straßenkreuz kl. Papagoyenstraße, Langestraße laufend und von dort in die Breitestraße einmündend, hergestellt werden. Jede Stadt sollte die Kosten für die in ihr Gebiet fallende Strecke tragen, sowohl die des Grunderwerbs als die der Herstellung. Zugleich verpflichteten sich beide Städte, dem Ingenieur Avè-Lallemand die Konzession zur Herstellung einer Straßenbahn, welche über die neue Straße vom Hamburger Rödingsmarkt bis zur Klopstockstraße in Altona laufen sollte, zu geben.«⁴

Die Gesamtkosten des knapp 400 m langen Straßendurchbruchs einschließlich der 12 m langen, 17 m breiten Stahlbrücke über die Bachstraße mit beidseits anschließenden Kasematten und einem Tunnel für den Hamburg-Altonaer Grenziß betrugen 871660 Mark, davon entfielen 699711 Mark auf Grunderwerb und 171948 Mark auf Straßen- und Brückenbau. Die Finanzierung wurde wesentlich erleichtert durch die auf 35 Jahre erteilte Konzession der Straßenbahn, für die ein »Beitrag von 200000 Mark zu den Kosten des Straßendurchbruchs, ferner eine jährliche Rekogni-

⁴ Stadt Altona, Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863–1900 (3. Teil).



Abb. 8: Hochstraßenbrücke 1983 von Süden (Baubehörde Hamburg)

tion von 4/10 Pfennig für jeden auf der Linie beförderten Passagier, und zwar als Minimalbetrag dieser Rekognition in den ersten zehn Jahren 10000 Mark, und für die ferner Jahre 12000 Mark« zu zahlen war.⁵

Die 1887 eröffnete Hamburger Hochstraße entstand im Zusammenhang zahlreicher Straßendurchbrüche und Straßenbahnprojekte zwischen 1870 und 1896. Die Hochstraße ist also eindeutig als Projekt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse konzipiert; die Hochstraßenbrücke ergab sich aus der topografischen Situation (etwa 5 m Höhenunterschied) und dem Verlauf des Grenzißs. Östlich des Grenzißs liegt die Hochstraße auf einem Damm. Hochstraße und Bachstraße – heute Pepermölenbek – waren durch eine in die nordöstliche Eckbebauung integrierte Treppe verbunden.

Bis in das Jahr 1964 bestand die Hochstraßenbrücke weitgehend in ihrem ursprünglichen baulichen Zusammenhang; 1983 ist sie baufällig und ohne Bezug zu der inzwischen neu entstandenen aufgelockerten Wohnbebauung (Abb. 8). Die besondere städtebauliche Situation der Hochstraßenbrücke hat in den Bau- und Planungsüberlegungen für dieses Gebiet offensichtlich keine Rolle gespielt. Die Hochstraßenbrücke stand nicht unter Denkmalschutz. Sie wurde 1983 durch eine schmalere Stahlbetonbrücke mit offener Treppenverbindung ersetzt, wobei das alte Geländer in Erinnerung an die alte Stahlbrücke wieder aufgenommen wurde. Für sich genommen hat die neue Brücke durchaus Gestaltqualität, unwiederbringlich verloren ist jedoch die besondere städtebauliche Situation des Straßenkreuzes in zwei Ebenen mit Eckbebauung.

⁵ Ebda.



Abb. 9: Hirschbrücke in Karlsruhe, Entwurf 1880 (Stadt Karlsruhe, Stadtarchiv)



Abb. 10: Hirschbrücke, nördliche Eckbebauung und Treppenportal

3. Hirschbrücke in Karlsruhe

Die Planungen für die Hirschbrücke – oder Hirschstraßenbrücke – in der Karlsruher Südweststadt gehen auf das Jahr 1883 zurück, als ein Ortsbebauungsplan die Verlängerung der Hirschstraße nach Süden mit der Überquerung der dort vorbeiführenden Eisenbahnstrecken (Rheinbahn und Kurvenbahn) vorsah. Die Bahnlinien wurden 1913 mit der Verlegung des Hauptbahnhofs an seinen heutigen Standort aufgegeben; auf der Trasse der Rheinbahn liegt heute eine Straßenbahnlinie. Der Entwurf der Brücke einschließlich der Eckbebauung (Abb. 9) stammt von Stadtbaumeister Hermann Schück.⁶

1888 wurde der Brückenbau mit der Aufschüttung des Hirschbuckels vorbereitet. Über die im August 1891 vollendete Hirschbrücke berichtet die Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe: »Diese Brücke, mittelst derer die Hirschstraße über zwei Bahnlinien und zwei parallel zu diesen ziehende Straßen hinweggeführt wird, hat eine Breite von 10,14 Meter... An der westlichen Flucht beträgt die Länge der Brücke zwischen den Auflagern 84 Meter, an der östlichen dagegen 88,5 Meter. Die

⁶ Vgl. P. Kast / R. Teßmer, Die Hirschbrücke, in: Industriearchitektur in Karlsruhe, Karlsruhe 1987, S. 68–75.



Abb. 11: Hohe Brücke in Wien, Ansicht vom Tiefen Graben 1904, nach: K. Christl (s. A 14)

ganze Brücke besteht aus drei einzelnen auf zwei steinernen Mittelpfeilern ruhenden Brücken...⁷ Die im Entwurf enthaltene Treppenanlage in Brückenmitte (Abb. 9) ist jedoch nicht ausgeführt worden. Treppenverbindungen sind auf beiden Widerlagern einseitig parallel zur Längsachse der Brücke vorhanden. Auf der anderen ist jeweils ein Rundbogen vorgeblendet (Abb. 10); Treppen waren hier nicht vorgesehen.

Ende der 1960er Jahre wurde überlegt, die stark gealterte Brücke durch eine neue Stahlbetonbrücke zu ersetzen, die allerdings auch der Atmosphäre des Hirschbuckels entsprechen sollte. In den Jahren 1975 bis 1977 wurde dann allerdings doch die alte Brücke ohne größere äußerliche Veränderungen saniert. Für den heutigen Gesamteindruck prägend wird »der Kontrast des roten Sandsteins der seitlichen Widerlagermauern, Treppenaufgänge und Mittelpfeilern zu den gußeisernen Teilen der Brückenkonstruktion, ihren Stützsäulen und Geländern« beschrieben.⁸

Im nördlichen Teil steht die nach Fertigstellung der Brücke 1891/92 bzw. 1903 entstandene Eckbebauung nach wie vor »ganz im Einklang mit der »alten Dame« der Südweststadt, wie die Brücke liebevoll von den Anwohnern genannt wird.«⁹ Ein südlich gegenüberliegendes Haus wurde hingegen im Zweiten Weltkrieg zerstört und in den 1950er Jahren durch ein schmuckloses, weiß verputztes Haus ersetzt.

⁷ Stadt Karlsruhe, Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1891.

⁸ P. Kast / R. Teßmer (s. A 6).

⁹ Ebda.



Abb. 12 und 13: Die »alten« Hohen Brücken 1843 und nach der Straßenverbreiterung 1857. (Bildarchiv Österreichische Nationalbibliothek)

4. Hohe Brücke in Wien

Im Alt-Wiener Kalender schreibt 1919 Eugen Guglia: »Die Hohe Brücke, mittelst welcher die Wipplingerstraße den Tiefen Graben überquert, ist eine Merkwürdigkeit von Wien, von der man sich nur wundert, daß sie von den Wienern so wenig als solche empfunden wird.«¹⁰

Die heutige – 1903/04 erbaute – Hohe Brücke im Zuge der Wipplingerstraße über den Tiefen Graben (Abb. 11) im Zentrum der Wiener Altstadt hat mehrere Vorgänger. Unter anderem ist eine Holzbrücke an dieser Stelle seit 1295 nachweisbar.¹¹ Ursprünglich überquerte sie einen alten Bachlauf. Die erste gemauerte Straßenbrücke aus dem 15. Jahrhundert ist auf einem Aquarell von Franz Alt (Abb. 12) aus dem Jahre 1843 zu sehen. Diese wurde in den Jahren 1857/58 bei einer Verbreiterung der Wipplingerstraße durch eine gemauerte neugotische Spitzbogenbrücke (Abb. 13) ersetzt. Eine ausführliche Historie der »alten« Hohen Brücken und ihrer Umgebung stammt von Guglia.¹²

Ansichten der beiden alten Brücken sind auch in die Marmorverkleidung der heutigen Hohen Brücke eingraviert. Des weiteren erzählt die Brücke selbst (Inscript über

¹⁰ E. Guglia, Die Hohe Brücke, in: Alt-Wiener Kalender 1919, Wien 1919, S. 69 ff.

¹¹ M. Wehdorn, Die Bautechnik der Wiener Ringstraße, Wiesbaden 1979, S. 319 ff.

¹² E. Guglia (s. A 10).

dem Treppenportal): »Nach den Plänen des Archit. Jos. Hackhofer u. d. Ober-Ing. Karl Christl ausgeführt von der Brückenbauanst. Anton Biró u. Hofbaumeister Heinz Gerl. Erbaut unter dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger Anno MCMIII. « Anlaß für die neue Brücke war eine erneute Verbreiterung der Wipplingerstraße. »Den vielen Klagen über die unleidlichen Verkehrsverhältnisse in der nun grösstentheils erweiterten Wipplingerstrasse, wo jetzt die Hohe Brücke einen förmlichen Engpaß bildet, soll nun doch endlich abgeholfen werden.«¹³

Das Tragwerk der 16 m breiten, 15 m spannenden Eisenbrücke besteht aus sieben genieteten Blechträgern, fünf Hauptträgern und zwei Randträgern. Die Randträger mit bogenförmigem Untergurt tragen die Kragarme für die Gehwege und die seitliche Marmorverkleidung. »Die Berechnung der Eisenkonstruktion erfolgte unter der Annahme einer gleichförmigen, mobilen Belastung von 560 kg/m² und Lastwagen von 40 t, sowie einer zulässigen Inanspruchnahme von 1000 kg/cm² bei der letztgenannten Last.« Die »vorgenommenen Belastungsproben ergaben für eine dem 40 t-Wagen äquivalente Belastung mit Granitwürfeln eine elastische Durchbiegung der Hauptträger von 1 bis 3 mm. Die bleibende Einsenkung war nahezu Null.«¹⁴

Zwei Treppen hinter schmuckvollen, in Kalkstein ausgeführten Stiegenportalen verbinden Wipplingerstraße und Tiefen Graben. Die Untersicht der Brücke ist mit Wellblech verkleidet in einer von den Hauptträgern abgehängten Rahmenkonstruktion, die der Korbbogenform der Untergurte der Randträger folgt. Vor den Widerlagern unter der Brücke liegen Nischen für Geschäftsauslagen, die zur Zeit nicht genutzt werden. Die ursprünglich geplanten Verkaufsgewölbe sind aus Kostengründen nicht ausgeführt worden.

Diese mit Ornamenten reich geschmückte Brücke steht als herausragender technischer Jugendstilbau unter Denkmalschutz. Sie wurde in den Jahren 1980/81 restauriert.

¹³ o. V., Die Hohe Brücke in der Wipplingerstraße (Beschluss des Stadtrats). Baunachrichten der Wiener Bauindustrie-Zeitung Nr. 35 v. 30. 5. 1901.

¹⁴ K. Christl, Der Umbau der »Hohen Brücke« über den Tiefen Graben in der Wipplingerstraße in Wien, in: Österr. Wochenschrift für den öffentl. Baudienst 10 (1904), Nr. 24, S. 425 ff.

Wolfgang Behringer

Stadtgestalt und Stadtbild im Alten Reich

Ein Projekt zur vergleichenden Ikonographie deutscher Städte

I.

»Was für einen Anblick bietet diese Stadt! Welcher Glanz, welch liebliche Lage, welche Schönheiten, welche Kultur, welch vortreffliches Regiment! Was könnte man an ihr vermissen, was sie zu einer in jeder Beziehung vortrefflichen Bürgergemeinde macht? Wenn man aus Unterfranken kommt und von Ferne die Stadt sieht, welche Großartigkeit, welche Schönheit bietet sich da schon dem Blick von außen! Und im Innern dann, welche Sauberkeit der Straßen, welche Eleganz der Häuser! Was gibt es Herrlicheres als die Kirche des hl. Sebaldus, was Prächtigeres als die Kirche des hl. Laurentius, was Stolzeres und Festeres als die Königsburg, was Bewundernswerteres als den Graben und die Stadtmauern! Wie viele Bürgerhäuser kann man dort finden, die für Könige geeignet wären!«¹

Diese Schilderung der Reichsstadt Nürnberg in *Enea Silvio Piccolomini* »Germania« (1457/58) ist gewiß ein Klassiker des Städtelobs, eine der ersten realitätsbezogenen Beschreibungen und eine äußerst folgenreiche zudem: Während die Germanen zur Zeit des Tacitus noch in den Wäldern gehaust hatten, vermittelte der Sieneser Humanist den Anerkennung heischenden »Barbaren« nördlich der Alpen nunmehr das Gefühl, durch die Schönheit ihrer Städte Anschluß gefunden zu haben an die klassische Kultur Europas, deren Renaissance gerade zu beginnen schien. So inspirierte Enea Silvio, der spätere Papst Pius II., gewissermaßen jene ausgesprochene Vorliebe für Stadtbeschreibungen und Städtedarstellungen, die für Deutschland in der

frühen Neuzeit so charakteristisch werden sollte. An der *Brevis Germaniae descriptio* des Johannes Cochlaeus kann man sehen, daß der Nürnberger Humanistenkreis in der Nachfolge Enea Silvios der Ansicht war, die Schönheit der deutschen Städte bewiese die Gleichrangigkeit mit der Kultur Italiens.²

Interessant sind jedoch auch die Wechselwirkungen zwischen Text und Illustration. Daß die laudes urbium topisch stark gebunden waren, wußten auch die Zeitgenossen. Dies mag im Hintergrund des ehrgeizigen Planes einer »*Germania illustrata*« gestanden haben, mit deren Hilfe der Nürnberger Humanistenkreis um Konrad Celtis die Schönheit des eigenen Landes bildlich vor Augen führen wollte.³ Schönheit und Kultur des Landes bedeutete jedoch keineswegs Landschaftsbilder oder Klosterbauten, sondern Darstellung der Pracht der Städte. Enea Silvios Prototyp des Städtelobs scheint so direkt auf jenen prächtigen Holzschnitt im Nürnberger »*Liber Cronicarum*« von 1493 vorauszuweisen, der das beschriebene exemplifiziert: Die Burg und die Kirchen, Ordnung, Pracht und Sauberkeit. Der Holzschnitt aus der Werkstatt Michael Wolgemut und Wilhelm Pleydenwurff geht sogar in ihren Details, etwa der Darstellung der Stromerschen Papiermühle, noch weit über das doch sehr summarische Städtelob hinaus. Der zugehörige Text jedoch verweist auf die Beschreibung,

² Johannes Cochläus, *Brevis Germaniae descriptio* (1512). Hrsg. und übers. von K. Langosch, Darmstadt 1960, Einleitung S. 12; Text S. 63.

³ G. Strauss, *Sixteenth-Century Germany. Its Topography and Topographers*, Madison/Wisc. 1959.

die »der hochberümbt babst Pius der ander« einst erstellt hatte.⁴

II.

Stadtbeschreibung und Stadtbild, worunter hier jede Abbildung der Gesamtstadt verstanden werden soll, stehen also in einem Zusammenhang. Und beide beziehen sich mehr oder minder vermittelt auf die reale Stadtgestalt: ihre Lage in der Landschaft, die Ausdehnung der Fläche, die Form der Umwallung, die Größe der Sakralbauten, die Höhe der Türme, die Breite der Straßen, die Pracht der Fassaden, die Zahl der Häuser. Doch warum entstanden realitätsbezogene Abbildungen der Städte in Text und Bild – von sehr vereinzelt Ausnahmen wie Köln abgesehen – in Deutschland erst seit dem mittleren 15. Jahrhundert? War nicht die große Zeit der Städtebünde längst vorüber, hatten die urbanen Gemeinwesen nicht den Höhepunkt ihrer politischen Selbständigkeit längst überschritten? Diese Fragen werden nicht erst heute gestellt. Einer der größten Bildproduzenten der Neuzeit Matthäus Merian erklärte das späte Einsetzen der realistischen Stadtansicht mit ihrer erst allmählich gewachsenen Bildwürdigkeit. In seiner architekturgeschichtlichen Argumentation führt der Frankfurter Verleger an, der Städtebau habe in Deutschland überhaupt erst im Hochmittelalter eingesetzt, »es seyn aber gemelte [Städte] nicht also zierlich erbauet / und wol befestiget gewesen / wie hernach geschehen«. Erst seit umfangreichen Baumaßnahmen zur Zeit und aus Anlaß der Hussitenkriege hätten die deutschen Städte ein ansehnlicheres Aussehen erhalten.⁵ Zweifellos beweist diese Deutung historisches Gespür. Wir würden heute allgemeinere Argumente, wie etwa die defensive Reaktion auf einen Wandel der Angriffstechnik anführen. Im

Bewußtsein der Deutschen konkretisierte sich dieser gesamteuropäische Wandel jedoch in Gestalt der Hussitenkriege. Ein Großteil der im frühen 17. Jahrhundert (und heute noch) vorhandenen Fortifikationsanlagen, der repräsentativen Bürgerkirchen und bürgerliche Repräsentativbauten – wieder von Ausnahmen wie Köln oder Regensburg abgesehen – ist tatsächlich erst seit dem 15. Jahrhundert entstanden.⁶

Allerdings wissen wir heute um den Wahrnehmungsgeschichtlichen Zusammenhang der Entstehung dieser Stadtbilder. »Die Entdeckung der Welt und des Menschen«, wie Jacob Burckhardt in seiner »Kultur der Renaissance in Italien« im Anschluß an Jules Michelet⁷ die Veränderung der Wahrnehmungsweisen im europäischen späten Mittelalter genannt hat,⁸ war vielmehr ein äußerst komplexer Prozeß, der im Zusammenhang mit langfristigen demographischen, sozialhistorischen Entwicklungs- und kulturellen Vermittlungsprozessen zu sehen ist, aber sich nicht zwangsläufig daraus ableiten läßt. Dies wird so recht erst bewußt, wenn wir uns ins Gedächtnis rufen, wie weit entfernt die konkrete Bildwelt des ausgehenden Mittelalters und der beginnenden Neuzeit von der Formelhaftigkeit einer symbolischen Bildlichkeit war, in der nach der Weisung des hl. Augustinus »alles Materielle zu meiden« war.⁹ Wenn auch die Stadt als Symbol der Ordnung gegenüber dem Chaos des Waldes, des Lebens gegenüber dem Tod, Gottes gegenüber dem Teufel gerade für die Missionare des Frühmittelalters eine außerordentliche Rolle spiel-

⁶ E. Isenmann, *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter, 1250–1500. Stadtgestalt, Recht, Stadtregiment, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft*, Stuttgart 1988, S. 48–60.

⁷ L. Febvre, *Wie Jules Michelet die Renaissance erfand*, in: L. Febvre, *Das Gewissen des Historikers*, Berlin 1988; S. 211–221.

⁸ J. Burckhardt, *Die Kultur der Renaissance in Italien. Ein Versuch*, Herrsching 1981 [Erstausgabe 1860]. S. 311ff. (»Vierter Abschnitt«).

⁹ G. Romano, *Landschaft und Landleben in der italienischen Malerei*, Berlin 1989, S. 31.

⁴ Die Schedelsche Weltchronik, Dortmund 1978 [Nachdruck der deutschen Ausgabe Nürnberg 1493], S. C.

⁵ Matthäus Merian, *Topographia Franconiae* [...], Frankfurt/Main 1648, *Dedicatio* vom 20. März 1648 an den Kurfürsten von Mainz, Johann Philipp von Schönborn.

te,¹⁰ so war im Grunde doch infolge der augustianischen Weltabgewandtheit nur eine immaterielle Stadt interessant: die »Civitas Dei«. Durch den *hl. Gregor* wurde der didaktische Wert von Bildern – »Bücher des Volkes, mit denen es sich etwas einprägen kann« – zwar gewissermaßen rehabilitiert,¹¹ doch genügte eine symbolische Repräsentation des »himmlischen Jerusalem« – oder als Gegenbild der »Hure Babylon« – diesen religiösen Absichten. Wenn auch *Walter Goetz* eine deutliche »Entwicklung des Wirklichkeitssinnes« bereits seit dem 12. Jahrhundert feststellen konnte,¹² so führte doch erst der Wandel des Geschmacks und der Auftraggeberschaft im Spätmittelalter zur Ausprägung neuer Bildtraditionen und zu Anweisungen auch geistlicher Autoren, das christliche Heilsgeschehen in konkrete Städte zu projizieren.¹³ Exemplarisch sichtbar wird der kunstoziologische Zusammenhang an *Ambrogio Lorenzettis* Fresko »Il buon governo« im frisch fertiggestellten Palazzo Pubblico zu Siena, der frühesten profanen Stadtdarstellung eines solchen Formats. Allerdings blieb dieses außerordentliche Gemälde ein Einzelfall, das nur aus der unvergleichlichen städtischen Kultur dieser toskanischen Metropole des Trecento heraus zu verstehen ist.¹⁴

Stilbildend für die Durchsetzung des »realistischen« Stadtbildtypus wurde die niederländische Malerei seit Jan van Eyck und Rogier van

der Weyden, das zunächst in den Nachbarländern Schule machte und schließlich sogar die italienische Malerei beeinflusste, wo am Ende des Quattrocento bei Künstlern wie *Gentile Bellini* Stadtbilder »in flandrischer Manier« bestellt wurden.¹⁵ Seither blieb der »realistische« Stadtbildtypus zumindest in der Gebrauchs Kunst weitgehend unberührt von modischen Stilwandelungen der Hohen Kunst erhalten.¹⁶ Eckdaten der Entwicklung dieser Darstellungsmethode liegen in Deutschland zwischen dem Meister der Kölner Ursulalegende und *Albrecht Dürer*, der nach Reisen in die Niederlande und nach Italien programmatisch die Kunst der »Contrafaktur« gelehrt hat. Erst seit der Ausbildung der realistischen Darstellungsweise ergibt sich ein engerer Zusammenhang von Stadtgestalt und Stadtbild, kann man tendenziell damit rechnen, daß sich Entwicklungen in baulichen Veränderungen des Stadtkörpers ihren Niederschlag in der bildlichen Wiedergabe finden. Doch die Technik der Contrafaktur darf nicht mit einer quasi photographischen Wiedergabe des Gesehenen verwechselt werden. Auch während der großen Epoche der Stadtvedutistik weisen die besten Bilder Abweichungen von der Wirklichkeit auf.¹⁷ Selbst bei außergewöhnlich exakt erscheinenden Stichen läßt die Gegenüberstellung mit der Photographie erhalten gebliebener Objekte Stilisierungen erkennen, die darauf hinweisen, daß

¹⁰ H. Kühnel, Natur/Umwelt – Mittelalter, in: P. Dinzelsbacher (Hrsg.), Europäische Mentalitätsgeschichte. Hauptthemen in Einzeldarstellungen, Stuttgart 1993, S. 562 ff.

¹¹ Gregor der Große, Epistula 9, 13, in: Migne (Hrsg.), Patrologia Latina Bd. 77, 1128 c.

¹² W. Goetz, Die Entwicklung des Wirklichkeitssinnes vom 12. zum 14. Jahrhundert, in: Archiv für Kulturgeschichte 27 (1937) S. 33–73.

¹³ M. Baxandall, Die Wirklichkeit der Bilder. Malerei und Erfahrung im Italien des 15. Jahrhunderts, Frankfurt/M. 1987, S. 61.

¹⁴ B. Kempers, Kunst, Macht und Mäzenatentum. Der Beruf des Malers in der italienischen Renaissance, München 1989, S. 101–194.

¹⁵ B. Zülicke-Laube, Die »Flandrische Manier« und die Entdeckung der bürgerlichen Welt der Städte, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig 12 (1963), S. 429–444.

¹⁶ F.-D. Jacob, Historische Stadtansichten, Leipzig 1982, S. 24 f.

¹⁷ M. Schmütt, Vorbild, Abbild und Kopie. Zur Entwicklung von Schweisen und Darstellungsarten in druckgraphischen Stadtabbildungen des 15. bis 18. Jahrhunderts am Beispiel Aachen, in: Civitatum Communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift Heinz Stoob zum 65. Geburtstag, Köln/Wien 1984, Bd. 1, S. 322–354.

Kunst immer auch – unbewußt oder bewußt herbeigeführte – zeitspezifische Illusion ist.¹⁸ Wolfgang Braunfels hat anhand einiger »Monumentalansichten« des beginnenden 16. Jahrhunderts gezeigt, daß Stadtdarstellungen immer auch »Kunst-Stücke« blieben, ausgeführt von Spezialisten, die mit Traditionen spielten und durch den Zeitgeist geprägt waren.¹⁹

III.

Der besondere Reiz der Beschäftigung mit den Stadtbildern in Konfrontation mit der Entwicklung der Stadtgestalt liegt einerseits in den methodischen Herausforderungen, andererseits in der engen Verknüpfung des Gegenstandes mit der europäischen Identität, die ihrem Wesen nach durch Städte geprägt war, drittens in den Aufschlüssen, die die Beschäftigung mit diesem Themenbereich über die Veränderung der Wahrnehmungsformen geben kann. Auf Anregungen von Jacques Le Goff (*Maison des Sciences de l'Homme, Paris*)²⁰ und Cesare de Seta (*Università Federico II., Napoli*),²¹ die das Vorbild der »Groupe de travail international d'histoire urbaine« vor Augen hatten, bildeten sich in mehreren Ländern Arbeitsgruppen, die im Rahmen eines europäischen Projektes »Atlante delle città« Beiträge zu einer vergleichenden Städte-Ikonographie erstellen sollten.²²

Das Gesamtprojekt »Atlante delle città« setzt sich zum Ziel, eine vergleichende Städte-Ikonographie für einige Länder Europas vorzulegen. Mit der systematischen Analyse des Bildmaterials ausgewählter Städte soll im jeweils nationalen Rahmen einerseits der Wandel der Stadtgestalt unter Berücksichtigung demographischer, sozioökonomischer und architekturgeschichtlicher Entwicklungen verdeutlicht werden, andererseits ein Beitrag zur Entwicklung von Schweisen, Wahrnehmungs- und Darstellungsformen nach Art der »Schule der Annales« geleistet werden.²³

In Verbindung mit dem Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster und unterstützt vom Ministerium für Wissenschaft und Forschung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen hat seit Juli 1991 das Historische Seminar der Universität Bonn (Lehrstuhl für Mittlere und Neuere Geschichte, Prof. Dr. Bernd Roeck, Dr. Wolfgang Behringer) den Aufbau einer solchen Arbeitsgruppe in Deutschland übernommen. Gegenstand der Untersuchung sind bildliche Darstellungen der Gesamtstadt (Vedute, Vogelschau, Ichnographie [Stadtplan], Stadtmodell, Sammelbild), in denen, wie Erich Keyser dies formuliert hat, »die Stadt als Einheit geistig erfaßt wurde«. Sein Aufsatz »Die deutsche Stadt im Bilde«²⁴ verweist auf die ältere Tradition der Städte-Ikonographie in Deutschland: Aufgrund einer Anregung des Internationalen Historikertags in Oslo 1928 hatte der Verband Deutscher Historiker im April 1930 einen »Deutschen Ikonographischen Ausschuß« mit Sitz am Institut für Kultur- und Universalgeschichte an

¹⁸ E. Gombrich, Kunst und Illusion. Zur Psychologie der bildlichen Darstellung, Köln 1986, S. 91 f.

¹⁹ W. Braunfels, Anton Woensams Kölnprospekt von 1531 in der Geschichte des Sehens, in: Wallraf-Richartz-Jahrbuch. Westdeutsches Jb. für Kunstgeschichte 22 (1960), S. 115–136.

²⁰ J. Le Goff, Kultur des Europäischen Mittelalters (Knaurs Große Kulturgeschichte), Zürich 1970; ders., L'Immaginario urbano nell'Italia medievale (sec. V–XVI), in: Il paesaggio, hrsg. v. C. de Seta; Turin 1982, 13–43.

²¹ C. de Seta, Napoli, Rom/Bari 1980; C. de Seta (Hrsg.), Le Città Capitali, Rom/Bari 1985; C. de Seta / u. a. (Hrsg.), Imago urbis. Dalla città reale alla città ideale, Mailand 1986.

²² Dazu den Bericht von der in Parma vom 23.–25. Oktober 1987 zusammen mit dem Istituto Gramsci abgehaltenen Tagung: C. de Seta / J. Le Goff (Hrsg.), La città e le mura, Rom/Bari 1989.

²³ P. Burke, Offene Geschichte. Die Schule der »Annales«, Berlin 1991.

²⁴ E. Keyser, Die deutsche Stadt im Bilde, in: Festschrift für Hermann Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, Bd. 2, S. 405–422.

der Universität Leipzig ins Leben gerufen, der unter anderem Städtebilder »nicht als Gegenstände der Kunstgeschichte, sondern als Dokumente der Geschichte überhaupt« dokumentieren und auswerten sollte.²⁵ Im Rahmen der damals entstehenden »Historischen Bildkunde« des Leipziger Historikers Walter Goetz hatte Keyser »Das Bild als Geschichtsquelle« untersucht.²⁶ Rasch rückten die deutschen Städtebilder in den Blickpunkt der Kulturhistoriker.²⁷ Intensive Recherchen über den Bildbestand²⁸ sowie eine Reihe von Dissertationen²⁹ schufen eine solide Grundlage für alle späteren Publikationen. Nach den Zerstörungen des Zweiten

Weltkriegs wurden auf der Grundlage dieser Forschungen Ausstellungen zur Entwicklung des Stadtbildes erarbeitet,³⁰ die zeigen, daß auch in den Jahren der NS-Diktatur die theoretischen Anregungen von kunstgeschichtlicher Seite, insbesondere der »Schule« Aby Warburgs und ihrer »ikonologischen« Methode,³¹ nicht in Vergessenheit geraten waren. Auf dieser Linie bewegte sich auch die jüngere deutsche Stadtbildforschung, von der hier in erster Linie die Arbeiten am »Institut für vergleichende Städtegeschichte« in Münster³² und am »Institut für Museologie in Leipzig«³³ genannt seien.

schichte der Stadtvedute, Diss. phil. [masch.] Würzburg 1954; M. Heiss, Das topographische Bildwerk als dokumentarische Quelle für die Entwicklung der Städte, im besonderen demonstriert am Beispiel Münchens, Diss. phil. [masch.] München 1955; H. Menz, Die Stadt als Bildmotiv. Ein Beitrag zur Ikonographie der neueren Kunst, Diss. phil. [masch.] Leipzig 1957.

³⁰ C. Gravenkamp, Die deutsche Stadt im Bild. Städtebilder des 15.–20. Jahrhunderts. Ausstellung im Haus des deutschen Kunsthandwerks vom 10. Juni bis 10. Juli 1955. Veranstaltung des Deutschen Städtetages [...], Frankfurt/Main 1955; H. Brauer, Die alte deutsche Stadt im Bilde. Ausstellung Schloß Celle, Dezember 1955 bis März 1956, o. O. 1955; Die deutsche Stadt in vier Jahrhunderten. Ausstellung der Fränkischen Galerie in Nürnberg, Bamberg 1962.

³¹ E. Kaemmerling (Hrsg.). Bildende Kunst als Zeichensystem. Ikonographie und Ikonologie. Theorien. Entwicklung. Probleme, Köln 1991; R. Wohlfeil, Das Bild als Geschichtsquelle, in: Historische Zeitschrift 243 (1986) 91–100.

³² M. Schmitt / J. Luckhardt, Realität und Abbild in Stadtdarstellungen des 16. bis 19. Jahrhunderts. Untersuchung am Beispiel Lippstadt, Münster 1982; J. Luckhardt, Zum Wandel der Realitätsauffassung in topographischen Darstellungen Westfalens vor 1900, in: E. Jäger (Hrsg.), Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung, Lüneburg 1983, 75–84; ders. (Hrsg.), Westfalia Picta. Erfassung westfälischer Ortsansichten vor 1900, 4 Bde., Bielefeld 1987–1989.

Das Bonner Stadtbildprojekt versucht nun, auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen und im Rahmen des europäischen Projekts »Atlante delle città« für Deutschland eine repräsentative Übersicht über die Entwicklung des Stadtbildes zu geben. Natürlich ist bei der großen Anzahl von Städten³⁴ eine »vollständige« Bearbeitung eines solchen Themas überhaupt nicht möglich. Deshalb sollte auf einer vorbereitenden Arbeitstagung, die auf Einladung von Prof. Dr. Peter Johanek im Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster stattfinden konnte, nach Kriterien typologischer und geographischer Repräsentativität von einer interdisziplinär besetzten Arbeitsgruppe ein Tableau von Städten zur Bearbeitung ausgewählt werden.³⁵ Diese fand am 14. Februar 1992 unter dem halb scherzhaften Titel »Der Bilderberg im »Städtetal«« statt: Als »Städtetal« hatte Heinz Stob nach seiner Statistik der Stadtgründungen jene Periode geringerer Gründungsaktivitäten zwischen dem 14.–19. Jahrhundert genannt – genau in diese Periode fällt die Zeit der qualitativen und der ex-

plosionsartigen quantitativen Entwicklung des realistischen Stadtbildes.

Während über die Auswahlkriterien Einigkeit zu erzielen war und bei manchen Städtetypen auch die Auswahl relativ problemlos erschien (z. B. für die Bergstadt: Freiberg in Sachsen; Festungsstadt: Saarlouis; Bäderstadt: Wildbad; Immigrantensiedlung: Freudenstadt; etc.), fiel die Entscheidung bei den häufiger vertretenen Städtetypen im Einzelfall schwer. Oft spitzte sich die Entscheidung in einer Weise zu, daß mehrere gleichwertige Lösungen denkbar gewesen wären (z. B. Hansestadt an der Nordsee: Hamburg oder Bremen; fränkische Bischofsstadt: Würzburg oder Bamberg; Residenzstadt von überregionaler Bedeutung: Stuttgart oder Dresden oder München oder Düsseldorf; Universitätsstadt: Tübingen oder Halle oder Göttingen). Am Ende einigten sich die Beteiligten auf ein Tableau von 45 Städten, das nach den genannten Kriterien als ausgewogen erschien. – Um der Fülle der Einzeldaten, die bei einem solchen Projekt zwangsläufig zutage gefördert werden, einen interpretativen Rahmen zu geben, wurde in Münster ebenfalls vereinbart, zusätzlich zu den Städte-Essays eine Reihe von interdisziplinären Aufsätzen aus den Bereichen Kunstgeschichte, Literaturgeschichte und allgemeine Geschichte voranzustellen. Diese sollten auf einer eigenen Tagung zur Diskussion gestellt werden.

Zur Bearbeitung der Ikonographie der Städte fanden sich seit dem Frühjahr 1992 kompetente Spezialisten bereit. In alphabetischer Reihenfolge – nach Städten geordnet – ergibt sich folgendes Bild: Aachen (Michael Schmitt), Augsburg (Rolf Kießling / Peter Plasmeyer), Berlin (Bernd Nicolai), Bonn (Dietrich Höroldt), Braunschweig (Mathias Puhle), Burghausen (Reinhard Stauber), Dresden (Karl-Heinz Blaschke), Emden (Menno Smid), Erfurt (Ulmann Weiß), Frankfurt/Main (Wolfgang Klötzer), Frankfurt/Oder (Wolfgang Blaschke), Freiberg/Sachsen (Adolf Laube), Freiburg/Breisgau (Wolfgang E. Stopfel), Freudenstadt (Sönke Lorenz), Glückstadt (Gerd Köhn), Göttingen (Dietrich Denecke), Güstrow (Christa Cordshagen), Halle (Werner Piechocki), Hamburg (Hermann Hipp), Hanau (Karl-Eberhard Feußner), Jena

²⁵ S. H. Steinberg, Die internationale und die deutsche ikonographische Kommission, in: Historische Zeitschrift 144 (1931) S. 287–296.

²⁶ E. Keyser, Das Bild als Geschichtsquelle, in: W. Goetz (Hrsg.), Historische Bildkunde, Bd. 2, Hamburg 1935, S. 5–32.

²⁷ H. Meyer, Grenzen, Aussichten und Methoden der Auswertung des Städtebildes für die Geschichtsforschung, in: Historische Zeitschrift 150 (1934), S. 306–311.

²⁸ F. Bachmann, Die alten Städtebilder. Ein Verzeichnis der graphischen Ortsansichten von Schedel bis Merian, Leipzig 1939; ders., Die alte deutsche Stadt, 3 Bde., Leipzig 1941–1942, Bd. 4, Stuttgart 1961; ders., Alte Ansichten aus Württemberg, 3 Bde., Stuttgart 1956–1974; ders., Alte Ansichten aus Baden, 2 Bde., Weissenhorn 1971; ders., Bibliographie der Vedute, Berlin 1976; ders., Alte Ansichten aus Bayrisch Schwaben, Weissenhorn 1986; A. Fauser, Repertorium älterer Topographie, Druckgraphik von 1486 bis 1750, 2 Bde., Wiesbaden 1978.

²⁹ I. Ramsegger, Die Städtebilder der Schedelschen Weltchronik. Ihre geistigen und künstlerischen Voraussetzungen im Mittelalter. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Stadtvedute, Diss. phil. [masch.] Berlin 1943; P. Volkelt, Die Städteansichten in den großen Druckwerken vornehmlich des 15. Jahrhunderts, Diss. phil. [masch.] Marburg 1949; H. Muth, Die Bamberger Stadtansicht vom 15. Jahrhundert bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Eine Studie zur Entwicklungsge-

³³ F.-D. Jacob, Prolegomena zu einer quellenkundlichen Betrachtung historischer Stadtansichten, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte 6 (1978) 129–166; ders., Historische Stadtansichten. Entwicklungsgeschichtliche und quellenkundliche Momente, Leipzig 1982; ders., Zur Historischen Bildkunde in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik, in: B. Tolkemitt / R. Wohlfeil (Hrsg.), Historische Bildkunde. Probleme – Wege – Beispiele, Berlin 1991, 49–61.

³⁴ Schätzungen bewegen sich (bei unklarer geographischer Eingrenzung) zwischen 3000–4000: K. Gerteis, Die deutschen Städte in der Frühen Neuzeit. Zur Vorgeschichte der »bürgerlichen Welt«, Darmstadt 1986; H. Schilling, Die Stadt in der frühen Neuzeit, München 1993, S. 3f.

³⁵ Zur Typologie z. B.: K. Bosl, Typen der Stadt in Bayern, in: Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte 32 (1969), S. 1–25; H. Stob, Frühneuzeitliche Städtetypen, in: ders., Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln/Wien 1979, S. 194–228.

(Birgitt Hellmann), Köln (Wolfgang Herborn), Leipzig (Frank-Dietrich Jacob), Lindau (Karl-Heinz Burmeister), Lübeck (Hildegard Vogeler / Hartmut Freytag), Lüneburg (Eckard Jäger), Magdeburg (Peter Johaneke), Mainz (Sigrid Duchhardt-Bösken / Heinz Duchhardt), Mannheim (Grit Arnscheid), Marburg (Ulrich Schütte), München (Richard Bauer), Münster/ Westfalen (Karlheinz Kirchhoff), Nördlingen (Dietmar-Henning Voges), Nürnberg (Mathias Mende), Potsdam (Peter Claus Schmidt), Regensburg (Helmut Eberhard Paulus), Rostock (Karsten Schröder), Saarlouis (Eva Labouvie), Soest (Jörg Engelbrecht), Speyer (Hans Ammerich), Stendal (Wilhelmine Krause-Kleint), Stralsund (Herbert Ewe), Trier (Gunther Franz), Ulm (Hans Eugen Specker), Wildbad (Sabine Holtz), Wittenberg (Stefan Oehmig), Würzburg (Rudolf Feurer) und Zwickau (Lutz Mahnke).

IV.

Auf einer von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten internationalen Tagung »Städte-Ikonographie der Frühen Neuzeit im europäischen Vergleich«, die vom 29. 10. bis 1. 11. 1992 in Augsburg vom Historischen Seminar der Universität Bonn zusammen mit dem »Institut für Europäische Kulturgeschichte an der Universität Augsburg« veranstaltet wurde,³⁶ bestand für die deutschen Projektteilnehmer Gelegenheit zu einem ersten Treffen und zum Austausch mit Teilnehmern aus anderen europäischen Ländern, insbesondere der in ihren Arbeiten weit vorangeschrittenen italienischen Arbeitsgruppe um Cesare de Seta (Neapel). Der Architekturhistoriker zeigte exempla-

risch die Entwicklung der Stadtdarstellung in Italien seit Ambrogio Lorenzettis Darstellung des »Guten Regiments« und die Analysemethoden der italienischen Stadtbildforscher (»Metodi e modelli di lettura dell'iconografia urbana: il caso Italia«). Zur Überprüfung des Realitätsgehaltes von Stadtdarstellungen können eine ganze Reihe von Methoden dienen. Bereits Ernst Gombrich hat Zeichnungen von Merian und anderen Bildproduzenten schlicht und einfach mit modernen Photographien kontrastiert.³⁷ Denkbar ist genauso die Gegenüberstellung mit Katasterplänen, aber auch Steuerbüchern, Reiseberichten³⁸ und prinzipiell jeder Art von amtlicher oder privater Beschreibung, die Aufschlüsse über Lokation und Form von Bauwerken in einer Stadt vermitteln. Genauso kann man sich mit Hilfe der Archäologie den verbliebenen Überresten im Boden zuwenden. Michele Furnari (Rom), Mitarbeiter de Seta, entwickelte anhand der bildlichen Darstellungen Neapels eine Methode der Rekonstruktion der Aufnahmetechnik bei frühneuzeitlichen Ansichten (»Graphic Reconstruction of Urban Representations. The Example of Naples«). Anhand von modernen Vermessungen werden damit präzise die Perspektivpunkte eruiert, etwa bei Pieter Brueghels berühmtem Neapel-Prospekt. Die kompakten Kompositionen lösen sich dabei auf in Teilansichten, die von völlig unterschiedlichen Blickwinkeln erstellt worden sein müssen.³⁹

Das englische Beispiel verdeutlicht die Unterschiedlichkeit der Entwicklungsbedingungen bei der Stadtbildproduktion (Michael Reed, Loughborough: »The Pictorial Representations of English Towns 1600–1800«). Weder Staat, noch Kirche, noch Magistrate waren in England an Veduten interessiert. Anders als auf dem Kontinent gab es keinerlei öffentliche Aufträge für Künstler. Kunstpatronage blieb der Privatinitiative der nobility und der landed gentry überlas-

sen. Diese waren jedoch vornehmlich an einer Darstellung ihrer Landsitze interessiert. Malerei hatte im England noch des 17. Jahrhunderts als handwerkliche Tätigkeit ein niederes Ansehen und wurde meistens von Immigranten aus den Niederlanden oder Böhmen (Wenzel Hollar) ausgeführt, die die späteren englischen Künstler beeinflussten. Im 18. Jahrhundert tauchen Städteansichten vermehrt im Rahmen historischer Darstellungen und von Reiseberichten auf. Der Reichtum des Landes regte zur Investition in Kunst an und private Sammeltätigkeit führte zur Entstehung eines regen Kunstmarktes mit Auswirkungen bis hin zur italienischen und Schweizer Vedutenproduktion. Englische Stadtbilder blieben meist Teil der Landschaftsmalerei, auffällig ist die besondere Hervorhebung der Kirchen im Stadtbild. Gründe für das mangelnde Interesse offizieller Stellen an der Vedutenkunst sind schwer zu benennen, die strukturelle Disproportionalität der Stadtgrößen – der Kapitale London mit ihren ca. 600 000 Einwohnern um 1700 gegenüber der nächstgrößeren Stadt Norwich mit nur 30 000 Einwohnern und der großen Masse der Städte mit kaum 5000 Einwohnern – kann dafür nicht verantwortlich gemacht werden.

In Böhmen stand die Stadtbildproduktion offenkundig stark unter deutschem Einfluß (Zdenek Hojda, Prag: »Bild und Wort in Stadtbildern von Ländern der Böhmisches Krone im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zu Veduten-Legenden als Quelle zur Wahrnehmung der Städte«). Sieht man von der in Nürnberg gedruckten Schedelschen Weltchronik ab, setzte die Bildwürdigkeit Prags überraschend spät, nämlich im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts ein. Sehr schnell erreichte sie während der Regierung Kaiser Rudolfs II. enorme Qualität, wobei sich vor allem niederländische Stecher hervortaten. Interessanterweise gewann das Stadtbildthema solches Gewicht, daß selbst auf Historienbildern, wie dem einer Plünderung Prags, die Bildlegenden das dargestellte Ereignis völlig ignorieren und sich allein auf die Erklärung der einzelnen vogelperspektivisch dargestellten Baulichkeiten konzentrierte. Da sich ein Großteil der Bildproduktion im höfischen Umfeld abspielte, überrascht es

nicht, daß – im Gegensatz zu den englischen Veduten – Kirchenbauten keine große Rolle spielten. Von Anfang an dominierte der Hradschin, zu Beginn des 17. Jahrhunderts kamen die Adelspaläste hinzu, was auf eine soziologische Veränderung der Auftraggeberschaft hindeutet. – Auch die bildliche Überlieferung Warschaws setzte mit der für Ostmitteleuropa typischen zeitlichen Verzögerung ein (Teresa Zarebska, Warschau: »The Iconography of Warsaw as historic Source for its Spatial Evolution in the XVI–XVIII. Centuries«). Noch im 16. Jahrhundert war das Bildmaterial spärlich und bleibt selbst in den »Civitates orbis terrarum« von minderer Qualität. Der ikonographische Typus (Betonung der Hauptkirche und zum Himmel rauchenden Kamine) ähnelt dem norddeutscher Städte. Erst mit dem Aufstieg Warschaws zur Metropole wurde das Bildmaterial reicher und qualitativvoller, um im mittleren 18. Jahrhundert während des polnischen Königtums des sächsischen Kurfürsten Friedrich August (1733–1763) in der einzigartigen Vedutenserie Bernardo Bellottos ihren Höhepunkt zu finden. Bellottos mit Hilfe der camera obscura erstellte exakte Ansichten von Warschau dienten nach dem Zweiten Weltkrieg als Vorlagen für den Wiederaufbau der historischen Altstadt.⁴⁰

Interessante geistesgeschichtliche Einflüsse auf die Stadtdarstellung arbeitete Leonardo di Mauro (Neapel) heraus (»L'iconografia di Palermo in età di ancien régime«). Die Prägung seiner urbanistischen Strukturen der phönizischen Gründungsstadt Palermo während der arabischen und normannischen Entwicklungsstufen brachte es mit sich, daß nicht ein besonders auffälliges Bauwerk, sondern seine geometrische Anlage, ein exaktes Straßenkreuz, zur charakteristischen Struktur wurde: Selbst im 19. Jahrhundert, als die Stadt über ihre alten Mauern hinauswuchs, wurde diese Struktur einfach weitergeführt. Während Graphiken des 16. Jahrhunderts die Struktur des Stadtkreuzes großteils ver-

⁴⁰ T. Zarebska, Teoria urbanistyki wloskiej XV i XVI wieku, Warschau 1971.

³⁶ »Atlas soll durch Europas Historie führen«, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 250, 20. 10. 1992, S. 61; Irmgard Wagner, Das Bonner Stadtbild kommt unter die Lupe: Europäisches Forschungsprojekt mit Beteiligung der Universität ist angelaufen – 1993 Kongreß am Rhein, in: Bonner General-Anzeiger, 29. 10. 1992.

³⁷ E. Gombrich (s. A 18), S. 91 ff.

³⁸ C. de Seta, L'Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe, Napoli 1992.

³⁹ C. De Seta, Napoli fra Rinascimento e Illuminismo, Napoli 1991.

kannten, wurde es seit dem »geometrischen« 17. Jahrhundert zur dominanten Darstellungsform. In Konkurrenz damit stand die panoramatische Sicht auf den Monte Pellegrino, der zur Zeit des spanischen Vizekönigreichs Neapel ikonographisch immer stärker dem Abbild des Vesuvs angenähert wurde, um die Bedeutung der Stadt hervorzuheben, eine ikonographische Sonderentwicklung, die auch bei anderen sizilianischen Städten zu beobachten ist.

Wenn Heinrich Heine im 19. Jahrhundert Idealstädte, die meist von der idealen Kreisform oder entsprechenden geometrischen Innenfiguren (Quadrat, Oktagon, etc.) ausgingen, als Ausdruck des Tyrannengeistes kritisierte, kam er der Wahrheit nach Ansicht von *Thomas Besing* (»Die Stadt als Gesamtkunstwerk. Urbanistische Konzepte der Frühneuzeit«) nahe, denn »Idealstädte« waren nur auf der grünen Wiese realisierbar und im Hintergrund stand – erwähnt wurden Freudenstadt, Mannheim oder die Berliner Friedrichsstadt – der Wille einer starken Zentralmacht. Anders als bei den geometrischen Entwürfen des Mittelalters, wie sie von Wolfgang Braunfels hervorgehoben werden,⁴¹ sind Idealstadtvorstellungen seit der Renaissance (Filarete etc.) jedoch zunächst ohne praktischen Zweck als ästhetische Konzepte entstanden. Solche ausformulierten Idealstadtpläne haben weder die Antike noch das Mittelalter hervorgebracht. Insofern stellten Gesamtentwürfe, wie sie dann vereinzelt – und nicht immer zur Begeisterung derer, die darin leben mußten – entworfen wurden, etwas Neues dar.

Obwohl es mit den größten Schwierigkeiten verbunden war, bestehenden und gewachsenen Städten einen Stempel aufzudrücken oder sie gar zu prägen, wurde genau dies im Zeitalter der Renaissance mehrfach versucht (*Bernd Roeck*, Bonn: »Stadtgestalt und Macht in der europäischen Renaissance«): Von Seiten eines weltlichen Fürsten, wenn etwa wie in Urbino das Bild einer Kleinstadt durch großartige Palastbau-

ten neu zentriert wurde. Von Seiten eines geistlichen Fürsten, wobei die Stadt Rom selbst mit ihren schneisenartig neu angelegten Prozessionsstraßen als Beispiel dienen konnte, oder von Seiten einer bürgerlichen Obrigkeit, die – wie im Falle Augsburgs – mit großartigen weltlichen Repräsentationsbauten einen Gegenpol zu den bestehenden geistlichen Zentren setzen konnte. Zeitgenössische Quellen zeigen, daß Versuche der Umprägung nicht unbedingt als Ausdruck von Tyrannei empfunden wurden. Gemeinsam ist den Beispielen, daß im Bewußtsein der zeitgenössischen Idealstadtkonzeptionen bewußte urbanistische Gesamtplanungen betrieben wurden, wobei die Auftraggeber der symbolischen Dimension ihres Tuns im Sinne einer Demonstration kultureller Hegemonie wohl bewußt waren.

Eher wirtschaftsgeschichtliche Zusammenhänge wurden von *Andrew John Martin* im Hintergrund der prototypischen europäischen Vogelperspektivansicht sichtbar gemacht (»Venedig um 1500. Der Perspektivplan des Jacopo de' Barbari«). Von einem Nürnberger Verleger in Auftrag gegeben, berücksichtigte der italienische Künstler deutsche Belange besonders: die zentrale Bildachse weist vom Meeressgott Neptun über den Campanile, den Fondaco dei Tedeschi und den Handelsgott Merkur direkt auf das Gebirge am Horizont und den Paßeinschnitt, der nach Deutschland führte. Die umfangreichen Vermessungsarbeiten zur Herstellung dieser monumentalen Vogelschau müssen ein Team viele Monate oder Jahre beschäftigt haben, denn die für damalige Verhältnisse riesige Stadt wurde bis in Details der Fassadengestaltung einzelner Häuser erfaßt. Wenn es trotzdem in der Darstellung gegenüber einem – erst viel später erstellten – exakten Kataster zu Verzerrungen kam, muß dies nicht unbedingt an den mangelnden Möglichkeiten der Vermessung gelegen haben. Da der Plan ohne Mitwirkung offizieller Stellen kaum denkbar war, könnte in der überdimensionierten Darstellung des Arsenal die politische Absicht der Seerepublik zum Ausdruck gekommen sein, ihre Verteidigungsfähigkeit zu demonstrieren. Venezianische Zoll-Privilegien für die Ausfuhr des Barbari-Planes deuten ebenfalls auf politische Absichten hin. – Auf »Ökonomi-

sche und sozialgeschichtliche Aspekte der Vedutenproduktion«, die insgesamt noch weiterer Erforschung bedürfen, machte *Eckart Jäger* (Lüneburg) aufmerksam.⁴²

Auch Fragen der politischen und der Verfassungsgeschichte hatten Bedeutung für die Ikonographie (*Rolf Kießling*, Augsburg: »Herrschaftsanspruch und Erscheinungsbild. Bürgerliche Repräsentationsbauten und ihre Darstellungen am Beispiel der oberschwäbischen Reichsstädte«). Hervorgehoben werden bei den schwäbischen Reichsstädten stets drei Gebäudegruppen: Befestigung, städtische und Sakralbauten. Klosterhöfe oder die großen Zunfthäuser, z. B. das Weberhaus in Augsburg, wurden dagegen in ihrer Bedeutung zurückgenommen. Sebastian Münsters »Cosmographia« ignoriert sie 1550 für Augsburg völlig. Dies korrespondierte mit einer wichtigen Verfassungsänderung, der Abschaffung des Zunftheregiments und der Einführung der Rats Herrschaft durch Kaiser Karl, die in Augsburg und Ulm 1548, in anderen ostschwäbischen Städten wie Kempten und Biberach bis 1552 oktroyiert wurde. Der Territorialisierungsprozeß von Herrschaft führte in den folgenden Jahrzehnten zu einer Bürokratisierung der Verwaltung und zur Ausbildung einer Klasse von Berufspolitikern, die sich von der Ratsoligarchie abhob. Unter ihrer Regie begann der Prozeß der Prägung der Stadtgestalt durch Repräsentationsbauten des Rates.

Die Entwicklung der Sehweisen wandelte sich gerade während des 16. Jahrhunderts nicht zuletzt infolge einer Veränderung der Raum- und Zeitvorstellungen (*Wolfgang Behringer*: »Infrastruktur, Kommunikationsverhalten und Stadtbild«). Während symbolische Abbildungen in der Schedelschen Weltchronik noch hingenommen wurden, entstand mit den verbesserten Reismöglichkeiten des 16. Jahrhunderts ein Publikum, das die europäischen Städte aus eigener

Anschauung kannte. Stadtbildwerke wurden mit der Revolution des Reisewesens, entgegen der erklärten Absicht der Verfasser, als Reisebücher benutzt. Verleger erkannten ihre Chance und kombinierten Stadtbildwerke mit Itinerarien zur Urform des modernen Reiseführers. Martin Zeiller, der Verfasser der Topographien Merians, erhob das Reisen zur Programmatik und verfaßte Reiseführer für mehrere europäische Länder. Im Zeitalter der Postkutschen kehrte sich seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts die Funktion der Stadtbilder geradezu um: Statt zur Reisevorbereitung dienten sie jetzt als Andenken, in den Zentren des Tourismus setzte die kommerzielle Vedutenproduktion ein.

Begleitet wurde die Augsburger Konferenz von einer Ausstellung in den Städtischen Kunstsammlungen, die anhand der reichen Augsburger Sammlungen exemplarisch die bildliche Darstellung des Stadtbildes in der Frühen Neuzeit am Beispiel der Reichsstadt Augsburg demonstrierte, beginnend mit dem frühesten Augsburg-Stadtbild Hektor Müelichs von 1457 in der sogenannten Meisterlin-Chronik. Neben augsbουργtypischen Sonderformen der Stadtdarstellung – etwa dem berühmten Vogelschauplan Jörg Selds von 1521 – ließ sich anhand dieser Ausstellung ein Überblick gewinnen über die charakteristischen Stationen der Entwicklung der Druckgraphik. Die Vielfalt der Verwendung von Städteansichten kommt zum Ausdruck durch ihre Platzierung auf Meilenscheiben, in Emblembüchern, auf Ahnentafeln, Stammbäumen, Handwerksurkunden oder früher Industriewerbung.⁴³

V.

Die Fallstudien zu den einzelnen Städten werden im Rahmen des Bonner Stadtbildprojekts durch interdisziplinäre Beiträge ergänzt. Zu ihrer Vor-

⁴¹ W. Braunfels, *Abendländische Stadtbaukunst, Herrschaftsform und Baugestalt*, Köln 1976.

⁴² E. Jäger, *Sozialgeschichtliche Aspekte der Arbeit von Vedutenstechern. Ausgewählte Beispiele aus dem 16., 17. und 19. Jahrhundert*, in: *ders.* (Hrsg.), *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung*, Lüneburg 1983, S. 9–18.

⁴³ Stadtbilder. Augsburger Ansichten des 15. bis 19. Jahrhunderts. Eine Ausstellung des Instituts für Europäische Kulturgeschichte und der Städtischen Kunstsammlungen Augsburg, hrsg. von J. Brining und B. R. Kommer. Zu-

stellung und Diskussion diene die Arbeitstagung »Stadtgestalt und Stadtbild im Alten Reich. Probleme einer vergleichenden Ikonographie« unter Leitung von Bernd Roeck und Wolfgang Behringer am Historischen Seminar der Universität Bonn, die mit Unterstützung der Fritz-Thyssen-Stiftung vom 10.–12. Juni 1993 veranstaltet werden konnte.⁴⁴ Heinz Duchhardt ging anhand des Beispiels des Phänotypus der Reichsstadt der Frage ihrer (fehlenden) Modernität nach sowie den Gründen, warum in der Gruppe der ca. 80 Reichsstädte eine deutlich frühere Bildproduktion anzutreffen ist als in den landgesessenen Städten (»Die Stadt im Heiligen Römischen Reich«). Gerade aufgrund der – angesichts des Aufstiegs der Territorialgewalten – zunehmend schwierigen politischen und oft auch wirtschaftlichen Situation dieser Gruppe von Städten könnte sich in ihrer ausufernden Bildproduktion auch ein Stück Wunschdenken niedergeschlagen haben. – In den spezifischen Zusammenhang des Stadtbildes mit der allgemeinen Stilentwicklung führten drei Kunsthistoriker ein. *Sergiusz Michalski* vertrat über die bekannte Darstellung der Veränderung der Wahrnehmungs- und Darstellungsweisen im Spätmittelalter hinaus die These, daß in der ans Zeichenhafte grenzenden Profilansicht der frühen Neuzeit ebenfalls ein Ideogramm der Polis entworfen wird, das auf die Jerusalemtopik rekurrierte und dem Naturalismus der Darstellung Grenzen setzte (»Symbolik und Darstellungspadigmen der Stadtprofilansichten. Vom Himmlischen Jerusalem bis zu den Veduten des 18. Jahrhunderts«).⁴⁵ Beispielhaft kann dies anhand der Dar-

stellung der Stadttore dargelegt werden: Oft werden sie geschlossen dargestellt, selbst wenn die extra muros ablaufende Handlung ihre Öffnung nahegelegt hätte. Das verschlossene Tor im Stadtbild – oder auch auf Wappen und Siegeln – symbolisiert jedoch die Abgeschlossenheit des städtischen Universums, zusammen mit den überhoch aufragenden Sakralbauten verdeutlichen sie die Bindung der civitas an Gott. Selbst die berühmte Kette in der Florentiner »pianta della catena« könnte in dieser Richtung gedeutet werden. Dieser Absicht korrespondiert die bildkompositionelle Minimalisierung des städtischen Umlands noch bis ins 17. Jahrhundert hinein, die sich mit Ausnahme der Niederlande feststellen läßt. – *Jan Simane* konnte zeigen, daß die großartigen Landschaftsaquarelle Dürers einem strengen, neuplatonisch inspirierten Kompositionsschema unterlagen. Erst seit dem späteren 16. Jahrhundert erfolgte in Stadt- und Landschaftsmalerei die Hinwendung zum faktisch Sichtbaren, wenn auch nicht im Sinne eines fotografischen Realismus. Allerdings schloß dies im Einzelfall die Unterlegung des Bildes mit symbolischen oder allegorischem Gehalt keineswegs aus. Die Verschmelzung von Stadt- und Landschaftsmalerei setzt Simane am Beispiel Jacob van Ruysdaels auf die Zeit um 1650 an (»Städtebilder und Landschaftsdarstellungen. Ästhetik und Perspektiven«).

Andrew John Martin weist auf die Vielzahl der materialen Träger von Stadtbildern (Münzen, Radleuchter, Pokale, Glasschliff, Perlmutter, etc.) hin, insbesondere auf die neben der großen Vogelschau vom Typus Jacopo de' Barbari spektakulärste Form der Repräsentation, das vollplastische Modell (»Material-ikonographische Aspekte der Stadtdarstellung. Zum Stellenwert plastischer Modelle«). Solche bereits in der Antike bekannten Modelle lebten in Miniaturform als Votivgaben fort. Während gemalte Stadtmodelle auf Heiligendarstellungen – etwa von S. Gimignano – mit dem Anspruch auf realistische Wiedergabe bereits um 1400 auftauchen, werden sie als tatsächliches Modell erst im 16. Jahrhundert erfunden. Über ein nicht erhaltenes, in Vasaris »Vite« erwähntes, 1529 für den Medicipapst Clemens VII. zwecks Spionage gefertigtes

Florenz-Modell aus Kork führte der Weg nach Dresden und Nürnberg, das um 1540 für das nordalpine Europa mit gleich drei Stadtmodellen von Hans Behaim, Hans Payr und Georg Pencz / Sebald Peck die Vorreiterrolle für Deutschland übernahm. Doch auch der Nürnberger Rat fürchtete die militärischen Implikationen dieser Modelle, kaufte sie auf und versuchte, Nachahmungen zu verhindern. Während für die berühmten fünf bayrischen Stadtmodelle Jacob Sandtners 1570–1574 der Besitzerstolz des frühabsolutistischen Fürsten Albrecht V. von Bayern verantwortlich gemacht wird, ist die berühmte Sammlung Ludwigs XIV. von nicht weniger als 141 (!) »plans-reliefs« bereits wieder unter einem militärischen Aspekt zu sehen. Kriegsminister Vauban hatte 1668 angeregt, die eroberten Städte auch en miniature der fürstlichen Sammlung einzuverleiben. Das größte dieser Modelle (St. Omer) umfaßte immerhin 50 Quadratmeter. Stadtplanung und last not least ästhetischer Genuß bildeten ebenfalls Kriterien für die äußerst arbeitsaufwendige Anfertigung solcher Modelle, denen lange Vermessungsarbeiten vorausgehen mußten. – *Birgitt Hellmann* demonstriert am Fallbeispiel Jena die enorme Vielfalt der benutzten Materialträger und Bildvorlagen (»Das Stadtbild von Jena. Ein exemplarischer Fall aus Thüringen«). Ein erster Kupferstich, der auf den Jenaer Schulmeister Johann Mellinger (ca. 1540–1603) zurückgeht und 1571 publiziert wurde, bildete zwar die Vorlage für die Jena-Ansicht in den »Civitates orbis terrarum« und dessen Epigonen (Abraham Saur, Francesco Vagelio, Petrus Bertius, Daniel Meisner), doch setzte bereits im frühen 17. Jahrhundert eine im Vergleich zu anderen deutschen oder auch österreichischen Städten mittlerer Größe⁴⁶ erstaunliche breite Serie völlig unabhängiger Abbildungen ein, zurückzuführen auf die Stellung Jenas als Universitäts- und Verlags-

stadt.⁴⁷ – Die Relation von Auftraggebern, Künstlern und Abnehmern frühneuzeitlicher Städtedarstellungen wurden von *Thomas Besing* untersucht (»Produktionsprozeß und das Publikum der Stadtdarstellungen«). Großformatige Ansichten stehen dabei in einem völlig anderen, meist repräsentativen Zusammenhang als die in Massenaufgaben zu Niedrigpreisen vertriebenen druckgraphischen Einzelblätter, die oft von der Wäscheleine weg verkauft wurden. Nachlaßinventare und andere Quellen zeigen, daß je nach Einkommen unterschiedliche Darstellungsformen bereits im 16. Jahrhundert zu Sammelobjekten geworden sind und in welcher Form diese zum Einsatz kamen, etwa zur Raumdekoration oder zur Kindererziehung. Obwohl Stadtansichten als Bildgattung in der zeitgenössischen Kunstdiskussion keine Rolle spielten, erfreuten sie sich doch auf dem Markt einer anhaltenden Nachfrage.

Von seiten der Literaturwissenschaften hebt *Erich Kleinschmidt* hervor, daß Stadt in der Regel antropomorph imaginiert wurde (»Textstädte. Die Stadtbeschreibung im frühneuzeitlichen Deutschland«) und zwar bereits seit der Antike durchweg weiblich, sei es als Begehrte und Geliebte, als Sancta Ecclesia oder Hure Babylon. Diese Personalisierung der Stadt bot naturgemäß Anlaß zu einem reichen Decorum an rhetorischer Ausgestaltung. Die »laudatio Florentinae urbis« Leonardo Brunis erfüllte eine Scharnierfunktion zwischen der antiken Lobrede auf Athen durch Aelius Aristides und der gerade auch für Deutschland folgenreichen »Beschreibung der Stadt Basel« durch Enea Silvio Piccolomini. Diese Lobreden sind noch hochgradig topisch bestimmt, vergleichbar den fiktiven Idealstädten in Christine von Pizans »Stadt der Frauen« oder Thomas Morus' Hauptstadt von »Utopia«. Die Schwierigkeit der ästhetischen Aneignung realer Räume in der Literatur löst sich über das Muster der topographischen Aneignung, wobei der »Lobspruch« des Hans Sachs über seine Heimatstadt mit der methodi-

sammengestellt von P. Plafmeyer. Mit einem Essay von W. Behringer, Augsburg 1992 (zu beziehen bei: Institut für Europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg, Philip-pine-Welser-Str. 7).

⁴⁴ Vgl. D. Schümer, Bürgerstolz im Bild. Ein Atlas der Ikonographie deutscher Städte entsteht, in: F.A.Z. vom 7. Juni 1993.

⁴⁵ S. Michalski, Gdansk als auserwählte Christengemeinschaft, in: Ars Auro Prior. Studia Ioanni Bialostocki Sexagenario Dicata, Warschau 1981, 509–516.

⁴⁶ Z. B. M. Schmitt, Das Stadtbild in Druckgraphik und Malerei. Neuss 1477–1900, Köln/Wien 1991; H. Kühnel, Krems in alten Ansichten, St. Pölten 1981.

⁴⁷ B. Hellmann, Die Jenaer Stadtansichten bis 1880, Jena 1992.

schen Vorgehensweise in Sebastian Münsters »Mappa Europae« zu korrespondieren scheint. Konkrete urbane Identifikation wird jedoch eher über Szenarien oder Historienschreibungen erreicht, etwa in Johann Fischarts »Glückhafter Schiff von Zürich«, am besten jedoch in der Kombination von Stadtgeschichte und Stadtbild, wie sie etwa in einem unveröffentlicht gebliebenen Werk Johann Heinrich von Traundorffs aus Colmar geplant war. Allerdings wurde die Lust zu literarischer Stadtbeschreibung bereits im ausgehenden 17. Jahrhundert dadurch wieder gebrochen, daß die alteuropäische Stadt als versteinertes Relikt einer untergehenden Welt zu erscheinen begann.

Frank-Dietrich Jacob untersuchte die Frage, inwieweit frühneuzeitliche Stadtbilder Rückschlüsse auf Wirtschafts- und Sozialstrukturen bzw. sozialhistorische Entwicklungen zulassen (»Demographische und wirtschaftliche Entwicklungen im Spiegel der Darstellung der Stadt«). Im Vordergrund standen hier zunächst methodologische Überlegungen, wie hoch der Grad der Wirklichkeitstreue und damit der Quellenwert der Bilder zu veranschlagen sei. Während Michalski darauf hingewiesen hatte, daß die großflächige Darstellung der städtischen Wäschebleiche im Vordergrund von Ruysdaels Haarlem-Ansicht die Reinheit des Gemeinwesens vor dem Auge Gottes demonstrieren sollte, legte Jacob Wert auf die Feststellung, daß gerade in wirtschafts- und technikhistorischer Hinsicht die Darstellungsgegenstände ernstzunehmen sind, insbesondere was Produktionsprozesse und -gebäude, die Darstellung von Handel und Verkehr und technische Anlagen betrifft. Allerdings bedarf es außerbildlicher Quellen, um festzustellen, ob man es im Einzelfall mit topischer Stafage, mit allegorischen Anspielungen auf Merkmale einer konkreten Stadt oder mit topographisch existenten Details zu tun hat. Anhand des Merian-Stiches von Bautzen läßt sich jedoch demonstrieren, daß hier eine Wasserleitung abgebildet ist, die bereits ca. hundert Jahre vorher durch ein anderes Modell ersetzt worden war. Der immer besonders präzise wirkende Merian hatte sich auch hier, wie so oft, auf eine längst überholte Vorlage verlassen.

Die Entstehung der Bilderwelt der frühneuzeitlichen Städtedarstellungen in Deutschland läßt sich exemplarisch anhand der frühneuzeitlichen »Städtebücher« darstellen, wobei Wolfgang Behringer (»Die großen Städtebücher des 16. und 17. Jahrhunderts im Heiligen Römischen Reich und ihre Voraussetzungen«) den Terminus »stättbücher« für hauptsächlich mit Stadtbildern illustrierten Büchern unterschiedlichster Pertinenz (Weltchronik, Kosmographie, Topographie) als quellennahen Begriff von Matthäus Merian übernimmt. In mehreren Etappen wird die systematische Produktion der Bilderwelt vom ersten fiktiven Städteholzschnitt in Werner Rolevincks »Fasciculus temporum« bis zur Bildflut der Merianschen Topographien auch in ihrem quantitativen Aspekt nachgezeichnet. Das nationale Partikularinteresse, das den Beginn der Bildproduktion gerade in Deutschland mitmotiviert hatte, trat im Lauf des 16. Jahrhunderts in den Hintergrund gegenüber einer marktorientierten Reisebuch- und Andenkenproduktion. Die ungeheure Prägnanz der frühneuzeitlichen Bildproduktion zeigt sich darin, daß die Holzschnitte und Kupferstiche von Michael Wolgemut bis Matthäus Merian für uns auch heute noch mehr sind als schwarze Linien auf hellem Grund:⁴⁸ sie evozieren vor dem Hintergrund der planerischen Zerstörung unserer Städte jenes Idealbild der alteuropäischen Stadt, das unser kollektives Gedächtnis geprägt hat.⁴⁹

VI.

Die lebhaften Diskussionen auf den drei erwähnten Tagungen des Bonner Stadtbildprojekts haben gezeigt, wie sehr die Forschung in vielen Punkten gerade durch den interdisziplinären Ansatz und den internationalen Diskussionszusammenhang in Bewegung geraten ist. Die im Rah-

⁴⁸ E. Gombrich, Bild und Code: Die Rolle der Konvention in der bildlichen Darstellung, in: ders., Bild und Auge. Neue Studien zur Psychologie der bildlichen Darstellung. Stuttgart/Zürich 1986. S. 274–293.

⁴⁹ M. Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Frankfurt/M. 1985, S. 143.

men des Projektes erarbeiteten Essays zu den 45 Einzelstädten sollen im Zusammenhang mit den überarbeiteten Rahmenbeiträgen in einer Publikation eine Momentaufnahme des augenblicklichen Standes der Forschung auf diesem Arbeits-

feld zwischen Stadtgeschichte, Kunstgeschichte und Mentalitätsgeschichte bieten.⁵⁰ Gleichzeitig dient diese Publikation als deutscher Beitrag zu dem skizzierten europäischen Projekt »Atlante delle città«.

⁵⁰ B. Roeck, Lebenswelt und Kultur des Bürgertums in der frühen Neuzeit, München 1991, 82–86.

Renate Kastorff-Viehmann / Ursula von Petz / Manfred Walz

Planungen für die Industriestadt

Dortmund in den 1920er Jahren – ein Forschungsprojekt

1. Vorbemerkung

Der folgende Text stellt eine kurze thematische Übersicht zu den Ergebnissen unseres gemeinsamen Forschungsprojektes zur Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsgeschichte der Stadt Dortmund in den 1920er und 1930er Jahren dar. Wohnungsbau und Siedlungsentwicklung wurden darin miteingefügt, die Architektur am Rande gestreift. Daß wir eine (Stadt-)Planungsgeschichte geschrieben haben, ist nicht zuletzt durch unsere eigenen beruflichen Interessen und Arbeitsschwerpunkte begründet. Daraus haben sich Fragestellungen ergeben, die – über unsere Neugierde und über auffällige Wissenslücken über den Ort, an dem wir arbeiten, also Dortmund, hinaus – für die Industriestadt im allgemeinen und das Ruhrgebiet im besonderen noch nicht beantwortet waren bzw. sind. So wollten wir z. B. nachzeichnen, wie und auf welchen Kanälen sich Anforderungen, die sich aus dem Ausbau des Produktionsstandortes ergaben, auf die Wirklichkeit von Stadtplanung und Stadtentwicklung und die Gestalt der Stadt niederschlagen haben.

Um es vorweg zu sagen: es lief meist sehr pragmatisch, handfest ab, fern von den großen Ideen. Man könnte es fast »buchhalterisch« nennen. Trotzdem lassen sich auch Leitbilder aufspüren. Manches konnten wir recht detailliert nachvollziehen, so im Bereich der Wohnsiedlungsplanung, wo die Objekte ja auch zum größten Teil noch existieren; anderes, so die Konflikte um die Wiederbesetzung von Dezernentenstellen, mußte mehr atmosphärisch beschrieben werden. Auf die Frage, warum sich der Nationalsozialismus etablierte (in Dortmund nur mit Mühe, denn die Stadt war eine »rote« Hochburg), können wir nur, neben dem Hinweis auf die immensen ökonomischen und sozialen Pro-

bleme während der Weltwirtschaftskrise, auf die unbewältigten Zentralisierungsstrategien auf allen Ebenen kommunalen Handelns verweisen. In den 1920er Jahren hatte sich innerhalb der Stadt, nicht zuletzt vermittelt über die Eingemeindungen, eine Art Stadt-Land-Konflikt, oder besser: ein offensichtliches Zentrum-Peripherie-Gefälle herausgebildet. Reale und vermeintliche Benachteiligungen und gegenseitiges Unverständnis bei gleichzeitig hohen Erwartungen waren die Folge. Ein zentrales Thema für uns bildet das Stadtmodell für die als solche begriffene Industriestadt. Der Weg hin zu seiner Ausformulierung nimmt in dieser Zusammenfassung den umfangreichsten Raum ein. Die Gesamtdarstellung unserer Forschungsergebnisse wird im Laufe des Jahres 1994 in der Veröffentlichungsreihe des Institutes für Raumplanung der Universität Dortmund erscheinen.

2. Die Rahmenbedingungen für Stadtplanung

Die planerischen Vorstellungen über Dortmund in den 1920er Jahren lassen sich als Ideen zur Entwicklung der Industriestadt an sich begreifen. Mit langanhaltender Folgewirkung waren sie Ende der 20er Jahre präzisiert (und wirkten ungebrochen in die Wiederaufbauprogramme hinein). Mit ihrer Hilfe wurde letztlich eine gänzlich säkularisierte Stadtform durchgesetzt. Aber auch schon 1925 war »Dortmund? Sein wir offen! Dortmund als Ganzes genommen (...) keine schöne Stadt« mehr, wie es der damalige Dezernent für Stadtentwicklung, Hans Strobel, in einem Zeitungsartikel aussprach. Ihm, den seine Gegner als »Romantiker« abqualifizierten, schwebte trotz aller Hemmnisse das Bild einer befriedeten, harmonisch gestalteten aber auch

hierarchisch gegliederten Stadt vor. Er, der »Moderne« der Vorkriegsjahre, vertrat Planungsleitbilder, die Julius Posener mit der Bezeichnung »wohlwollende Autorität« charakterisierte. Hans Strobel scheiterte 1926/27. Seine Vorstellungen von der – architektonischen – Formung der Stadt waren nicht mehr konsensfähig. Die Frage, wie und nach welchen Kriterien und in welcher Formensprache zukünftig die wachsende Industriestadt zu gestalten sei, bestimmte aber nichtsdestotrotz einen umfangreichen Teil der öffentlichen Debatten, die vor allem in den Tageszeitungen ausgetragen wurden. Funktionalität, Stadtbaukunst alter und neuer Art, organische Entwicklung, Sachlichkeit, Klarheit im Ausdruck, Wirtschaftlichkeit und Harmonie hießen die Stichworte, die immer wieder in die Diskussionen geworfen wurden. Als sich zunehmend durchsetzenden Leitgedanken lassen sich die folgenden Worte Roman Heiligenthal's werten, dem damals mit der Planungsrealität im Ruhrkohlenbezirk (bzw. Essen) vertrauten Karlsruher Städtebauprofessor: »Die Stadt ist Wirtschaftsstätte und Wohnstätte. Die genaue Kenntnis und sorgfältige Beachtung wirtschaftlicher Vorgänge ist um so notwendiger, als es sich im wesentlichen zukünftig nicht um eine Neuschöpfung, sondern um eine Sanierung, weniger um Erweiterung als um Umformung handelt.«¹

Zwar wurde besonders in Dortmund in den 1920er Jahren viel gebaut – und wenig »saniert« im heutigen Sprachgebrauch –, aber angesichts der großen Eingemeindungen 1928 und 1929 und der herausragenden Bedeutung der Stadt als »Wirtschaftsstätte« stellten die Analyse der Zusammenhänge sowie die »Umformung«, die Transformation, sowohl des Zentrums als auch des gesamten Gefüges die zentrale Aufgabe der Planer, Städtebauer und Architekten dar. Damit ist gleichzeitig der Begriff »Modernisie-

rung«, so wie wir ihn in unserer Planungsgeschichte gebrauchen, umrissen.²

Dortmund während des Untersuchungszeitraumes, das bedeutet u.a.: Kriegsende und Nachkriegs- bzw. »Übergangszeit«, Ruhrbesetzung und Ruhrkampf, politische Polarisierung und Sozialisierungsbestrebungen, Inflation und »goldene Zwanziger«, Modernisierungen, Konzentrationsbewegungen und Rationalisierungen auf allen Produktionsstandorten, Zentralisierungsbestrebungen auf allen Ebenen staatlichen Handelns (was in Dortmund mit den Eingemeindungen kumulierte), Massenwohnungsbau und Massenarbeitslosigkeit, aber auch Zerschlagung der Siemens-Rheinlbe-Schuckert-Union (mit einigen ihrer »Filetstücke«, der Dortmunder Union im Stinnes-Konzern und den Zechen der Gelsenkirchener Bergwerks AG in Dortmund), Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG 1926 (deren langjähriger Vorstandsvorsitzender Albert Vögler³ immer sein Büro in Dortmund beibehielt), Weltwirtschaftskrise, Industrialismuskritik und innere Kolonisation, Nationalsozialismus, Vorstellungen von Volksgemeinschaft und Gefolgschaft im Betrieb, Kriegsvorbereitungen und Rüstungsproduktion und schließlich der Zweite Weltkrieg, unter dessen Bombenteppichen die Dortmunder Innenstadt fast gänzlich

² Der Terminus Modernization bezeichnet einen Vorgang, der die Verdrängung des traditionellen Gesellschaftsgefüges mittels eines schnellen und durchgreifenden Wandlungsprozesses bewirkt; alte kulturelle Modelle werden dabei zugunsten der Hegemonie eines herrschenden – dem der funktionierenden Massengesellschaft – verdrängt. Dieser Prozeß schließt Industrialisierung, Verstädterung, Weltlichung und Rationalisierungen (auf jeweils neuem Niveau) ein. In den 1920er Jahren entwickelte dieser Prozeß eine atemberaubende Dynamik, ohne jedoch zu einem »Abschluß« zu gelangen.

³ Zur Biographie von Albert Vögler siehe G. von Klaas, Albert Vögler, Tübingen 1957; zu seinen vielfältigen politischen Wirkungsbereichen im Vorfeld des Nationalsozialismus siehe H. A. Turner, Die Großunternehmer und der Aufstieg Hitlers, Berlin 1985.

¹ R. Heiligenthal, Deutscher Städtebau. Ein Handbuch für Architekten, Ingenieure, Verwaltungsbeamte und Volkswirte, Heidelberg 1921, S. 114.

zerstört wurde. Quasi im Schatten dieser die Welt verändernden Entwicklungen, Bewegungen und Ideen wurde in der Industriestadt geplant und gebaut. Sie lag dabei am Rande (der großen, modernen Welt), ohne im eigentlichen Sinne peripher zu sein.

Wertet man Städtebau und Architektur sowohl was den Prozeß betrifft als auch hinsichtlich des Ergebnisses als verräumlichte und in Form gebrachte Organisation einer Gesellschaft, dann müssen sich genau die oben angeführten geschichtlichen Tatbestände mehr oder weniger deutlich – nicht unmittelbar – in den Programmen zur Gestaltung der Umwelt niedergeschlagen haben. Und in der Tat zeigen sich – so es die eigentlich nur fragmentarisch überlieferten schriftlichen Quellen⁴ und die im Krieg und in den Modernisierungsphasen nach dem Zweiten Weltkrieg zerstörten oder überformten (und dann oftmals vergessenen) Sachzeugen belegen – auch für die Architektur, die städtebauli-

chen Programme, den Infrastrukturbau und die Stadtentwicklung eindeutige Zäsuren wie an anderen Orten auch. Sie dokumentieren, wie schnell schon damals Ideen als überholt galten, und sie spiegeln das atemberaubende Tempo der damaligen Zeitläufe:

- die Planungen aus der noch am Vorkriegsstandard und den Vorkriegsdiskussionen orientierten »Übergangszeit« nach dem Ersten Weltkrieg unter dem Dezernenten Hans Stobel,
- die offensiven und risikoreichen Zentralisierungs- und Modernisierungsprogramme für die Stadt ab 1925/26,
- den Zusammenbruch der Ideen zur Gestaltung der Moderne (Weltstadt-, Halbmillionenstadt- und Hochhausstadtraum in Dortmund) und der scheinbare Legitimationsverlust bei der Verwirklichung der »mechanisierten« Welt in der Industriestadt in der Krise, ab 1930/31 sowie
- die Hoffnungen auf eine Vollendung der aufgeschobenen Modernisierungskampagne ab 1936/37 unter dem Banner des Nationalsozialismus und im Schatten der Rüstungsvorbereitungen.

Leitbildwechsel, unterschiedliche Wirklichkeitsinterpretationen und daraus folgend voneinander abweichende Vorstellungen über die einzuschlagenden Strategien werden deutlich. Insgesamt verblüffend bleibt jedoch, daß man in Dortmund in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre in der Planungspolitik alte Ziele »zäh weiterverfolgte«, wie es im Gutachten des Reichsrechnungshofes über die Organisation und Wirtschaftlichkeit der Dortmunder Stadtverwaltung 1939 festgehalten ist. Wenn sich damals auch die Bilder von der Stadt und ihren Gebäuden, die dabei bestimmend wurden, geändert hatten. Aber Gestalt kann, solange sie sich in Strukturen einfügt, austauschbar sein. Das gilt um so mehr für ein stadträumliches Gefüge, in dem es um den reibungslosen Austausch zwischen miteinander in Konzernzusammenhang stehenden Produktionsstandorten geht, um eine akzeptable Regelung des Zentralitätsgefälles zwischen der Kernstadt und den Vororten, um eine Absi-

cherung der Reproduktionsverhältnisse durch die Gestaltung der Siedlungen für die Massengesellschaft und um eine vernünftige (= ökonomische) Ausnutzung von Ver- und Entsorgungsnetzen und von Einrichtungen der technischen und sozialen Infrastruktur: also um die funktionierende Industriestadt.

Dabei geisterte die »Zauberformel« von der Rationalisierung immer wieder durch die Köpfe der »Modernisierer«. Das »amerikanische Vorbild«, in der Stahlindustrie schon um 1900 bestaunt und analysiert,⁵ dehnte sich auch auf die Vorstellungen zur Organisation der Stadt aus. Die funktionale Stadt, das war die verkehrsgerechte Stadt. Folgerichtig entbrannte der Streit in Dortmund um den »richtigen« Weg in die Moderne nicht zuletzt an Fragen der Verkehrsplanung. Und Walter Hartleb, der Tiefbaudezernent, der 1928 an der Technischen Universität in Breslau einen Lehrstuhl für Städtebau und städtischen Tiefbau erhielt, hatte sich seine Meriten durch die Zurechtung des Straßennetzes für die Belastungen durch Lastkraftwagen verdient. Komplementär zur verkehrsgerechten Stadt entstand der Anspruch des »organischen Wachstums« als dem deutschen, durch den Heimatschutz beeinflussten Weg zur Gestaltung der Industriestadt. Damit ließen sich sowohl funktionale Bindungen als auch soziale und räumliche Ungleichgewichte auffangen.

Auf dem die Stadt beherrschenden Produktionssektor – der Stahlindustrie im Verbund mit dem Bergbau bzw. den Kokereien – veranschaulicht der Ausbau der Wärmewirtschaft den besonderen deutschen Weg der Rationalisierung, gestützt durch die Einrichtung von Betriebswirtschaftsstellen.⁶ Wenn man sich jetzt noch klar macht, daß die Kohlechemie als damals innovati-

ver Zweig der Bergbauindustrie einerseits genau in diesen »Wärmeverbund« einbezogen und andererseits über die Gaslieferung an Stadt- und Ferngasnetze sich unmittelbar auf die Stadt als Abnehmer bezog, wird – neben den Flächenansprüchen und deren Absicherung – ein neues präzises Planungserfordernis deutlich: die Netze mußten in ein funktionierendes räumliches Gefüge eingebunden werden.⁷ Die Anwendung betriebswirtschaftlicher Methoden, in der Stadtplanung die Bedarfsermittlung mit Hilfe der Statistik sowie die kapazitative Wichtung von Flächenpotentialen, garantierte dabei die Effizienz. Die »Produktion von Stadt« (Begrifflichkeit von Gerhard Fehl und Juan Rodriguez-Lores) wurde in der Industriestadt also aufs engste an die Produktion von Gütern gebunden.

Die Aufgabe, die sich damit den Planern und Städtebauern stellte, lautete nicht nur, für den status quo optimale Bedingungen herzustellen, sondern auch zukünftige Ansprüche an den

⁷ Allein in Dortmund wurden ab 1926 vier Groß- bzw. Zentralkokereien errichtet. Die Vereinigte Stahlwerke AG investierte 1926–1928 im Ruhrgebiet rund 95 Mio. Mark in die Neuanlage bzw. Modernisierung von Kokereien, siehe dazu: Die Entwicklung der Kokerei- und Gaswirtschaft der Vereinigte Stahlwerke A.-G. 1926–1928, Essen 1928. Parallel dazu wurde ein zentrales Gasverteilungsnetz (treibende Kräfte waren Albert Vögler und Albert Pott) aufgebaut sowie die Ruhrgas AG für die Ferngasversorgung (Stadtgas) als Gemeinschaftsunternehmen des Ruhrbergbaus gegründet, vgl. M. Rasch, Nebenprodukteanlagen der Kokereien und Kohlechemie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, S. 45 ff., in: W. Buschmann (Hrsg.), Koks, Gas, Kohlechemie, Geschichte und gegenständliche Überlieferung der Kohleveredlung, Essen 1993. Zu den Konsequenzen für die Stadt- bzw. Raumplanung vgl. R. Kastorff-Viehmann, Industriestadt und Stadtplanung, Anmerkungen zu einigen Rahmenbedingungen der Entwicklung des Ruhrgebietes bis 1914, in: RaumPlanung Nr. 33 (Juni 1986), S. 80.

⁵ Vgl. Ch. Kleinschmidt, »Amerikanischer Plan« und »Deutscher Weg«. Technische Rationalisierung in der Rekonstruktionsphase nach dem Ersten Weltkrieg, dargestellt an Beispielen aus der Dortmunder Eisen- und Stahlindustrie, S. 357, in: O. Dascher / Ch. Kleinschmidt (Hrsg.), Die Eisen- und Stahlindustrie im Dortmunder Raum, Dortmund 1992.

⁶ Ebda. S. 357 und S. 361 ff.

⁴ Für den Untersuchungszeitraum sind weder die Akten der Stadtplanung (Stadterweiterungsamt) noch die des Hochbauamtes oder des Wohnungsamtes überhaupt bzw. vollständig überliefert. Vergleichbares gilt für die Protokolle der Magistrats- und Stadtverordneten-sitzungen. Relativ vollständig erhalten sind jedoch die Bauakten im Archiv des Bauordnungsamtes, in denen sich ab und zu sogar Fluchtlinienpläne und ähnliches finden lassen. Um eine chronologische Übersicht der Entwicklung gewinnen zu können, haben wir die Tageszeitungen benutzt. Auf Anraten von Prof. Dr. Hans Bohrmann, dem Leiter des Instituts für Zeitungsforschung in Dortmund, dazu die Dortmunder Zeitung als Leitmedium verwendet. Für den Zeitraum 1918 bis 1940 sind allein in dieser Zeitung mehr als 600 Hinweise und Artikel (teilweise mit sehr beträchtlichem Umfang) zu Fragen der Stadtentwicklung, dem Wohnungsbau und der Architektur erschienen. Die Erschließung der Materialien im Archiv des Instituts für Zeitungsforschung übernahm Dipl.-Ing. Martina Foltys-Banning im Rahmen unseres von der Fachhochschule Dortmund geförderten Projektes.

Raum zu ermöglichen. Dazu eignet sich ein Entwicklungsmodell besser als ein »genereller« Plan mit Festsetzungen. In der Planungswirklichkeit von Dortmund wurden Ende der 1920er Jahre jedoch Entwicklungsmodell, Wirtschaftsplan und Bauzonenplan ineinandergreifend ausformuliert. Dieses Entwicklungsmodell mußte für den neuen Stadttypus der Industriestadt mit großem Kern und Vorstädten (ehemals als Bürgermeistereien selbständigen Vororten), umfangreichen Landgebieten, mit Industrieanlagen sowohl im Kern als auch auf dem »platten« Land, sowie einer Vielzahl von Dörfern und »Industriedörfern« passend sein. Das Siedlungsgebilde entsprach – abgesehen vom Kern – weder in seiner Gestalt noch in seinem Gefüge dem tradierten Bild einer Stadt. Vielmehr vermittelte es in seinen räumlichen und baulichen Strukturen unmittelbar Arbeitsteilung und -konzentration.⁸ Die Industriestadt drückte, wie 1919 der Städtebauer Paul Wolf schrieb: »im wesentlichen chaotische Zustände« aus.⁹ Diese galt es zu ordnen. »Organisch« lautete dazu der Anspruch, denn organisch, das beinhaltete gleichzeitig einen Ersatz für Stadtbaukunst alter Prägung und die Berücksichtigung neuer funktionaler Belange. »Jede organisch gewachsene Stadt muß als Kunstwerk aufgefaßt werden...«, und: »...wer eine Stadt weiterhin entwickeln will, muß vor allem auf die geheimen Gesetze des Verkehrs

achten«, hieß es 1930 in einer Artikelserie zum Generalbebauungsplan für Dortmund.¹⁰

Um in der Begrifflichkeit von Ernst Jünger¹¹ zu sprechen, war eine solcherart »technische Landschaft«, eine »Werkstättenlandschaft«, die die Folgen der Destruierung offensichtlich machte, vermittels einer »Übergangslandschaft« und mit Hilfe von »Planwillen« schließlich in eine »Planlandschaft« (den organisch gestalteten Raum) überzuleiten. Durch die regulierenden Eingriffe wäre damit aus dem Chaos der Industriestadt und auf der Grundlage der Bewegungsgesetze der Produktion, die damals die Raumstruktur des Ortes schon wesentlich mitgeformt hatten, die Ordnung einer neuen Welt – einer »anderen« Moderne – entstanden. Wenn wir auch keinen Beweis dafür gefunden haben, daß sich die an der Planung Beteiligten mit den Gedanken Jüngers auseinandergesetzt haben, so erscheint uns eine gewisse Ideengemeinschaft doch plausibel. Das Bild der Moderne, das damit gezeichnet wird, beruht auf der Ordnung und der Arbeit als elementaren Kategorien – und ist fernab von der bürgerlichen Welt in den Metropolen und den Visionen der Avantgarde der 20er Jahre. Auch für den »romantischen Raum«,¹² dessen Verwirklichung in Dortmund sich für uns mit den Entwürfen von Hans Strobel verbindet (demjenigen Dezernenten, dessen Stelle 1927 in einer Art Handstreich eingezogen wurde), blieb kein Platz.

⁸ Städte als Wirtschaftsraum zu charakterisieren, bedeutet, sie über die in ihnen vorherrschenden Arbeitsformen zu kennzeichnen. Heiligenthal, der sich als Städtebautheoretiker offensiv mit der Industriestadt auseinandersetzte, verwendete dabei die Begriffe »Arbeitsteilung« und »Arbeitsvereinigung«, die beide sowohl aus dem jeweiligen Raumbild abzuleiten als auch für die Strukturierung zukünftiger Flächenausweisungen umzusetzen waren, siehe dazu R. Heiligenthal, Städtebau-recht und Städtebau, 1. Bd., Berlin (1930), S. 9 ff.

⁹ P. Wolf, Städtebau, Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft, Leipzig 1919, S. 194.

¹⁰ Erschienen in der Dortmunder Zeitung vom 11. und 16. 3. 1930; Verfasser der Artikel war wahrscheinlich der zuständige Planer Erich Kabel.

¹¹ E. Jünger, Der Arbeiter, Stuttgart 1981 (1. Aufl. 1932), S. 172 ff.

¹² »Dem romantischen Raum ist ein eigenes Zentrum nicht gegeben; er besteht lediglich in der Projektion. Er liegt im Schatten der bürgerlichen Welt, deren Lichtquelle nicht nur seine Ausdehnung bestimmt, sondern die ihn auch überall und jederzeit mit Leichtigkeit auszulöschen vermag«, E. Jünger (s. A 11), S. 53.

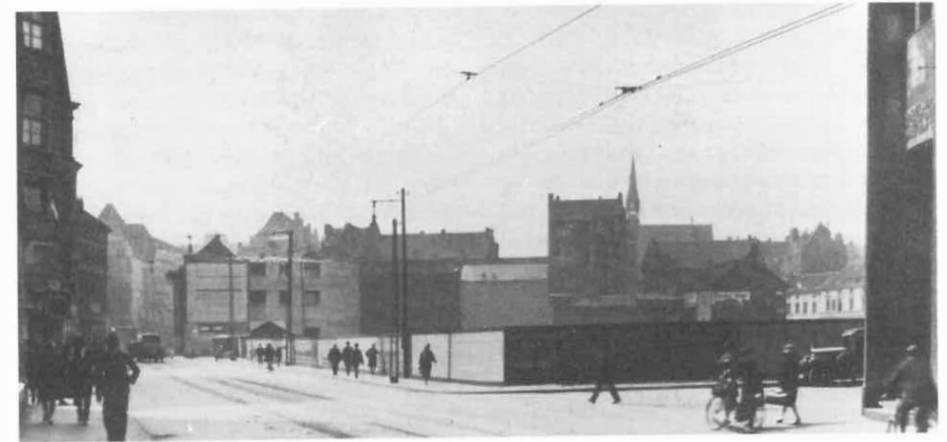


Abb. 1: Situation an der Hansastrasse, 1928, im Zentrum der Stadt, vor dem Baubeginn des Westfalenhauses

Quelle: J. Buddendieck, Das Buch der alten Firmen von Groß-Dortmund im Jahre 1928, Leipzig 1928, S. 14

3. Siedlungsgefüge und Stadtplanung

Dortmunds Siedlungsgefüge als Stadt der Kohle- und Eisenindustrie hatte sich bis zum Ersten Weltkrieg weitgehend verfestigt. Im Umfeld der ehemaligen Hansestadt – heute die Altstadt – hatten die neuen Industrien im Nordwesten und Nordosten ihre großflächigen Produktionsstandorte eingerichtet. Dazwischen war die Arbeiterwohnstadt entstanden. Entlang der Bahntrassen hatten sich außerdem im Westen und Osten der Stadt eisenverarbeitende Betriebe, vor allem Maschinen- und Stahlbauer, angesiedelt; verstreut im Stadterweiterungsgebiet befanden sich, abgesehen vom Norden, die Ziegeleien. Wohnquartiere hatten sich zudem wie ein Ring um die Altstadt gelegt; südlich des Walls wohnten kleine Leute und der Mittelstand, östlich entstand ein großbürgerliches Viertel. Das bestehende Straßennetz mit dem Hellweg als dominierender West-Ost-Achse und ansonsten alten Landwegen und -straßen war in den Stadterweiterungsgebieten durch rasterähnliche Netze ergänzt. Demgegenüber hatte man die Eisenbahnlinien für den Massengütertransport sowie die Verbindungsstrecken der einzelnen Produktions-

standorte untereinander als neues Netz über die Stadt und um die Altstadt herumgelegt. Die Industriestandorte im Nordwesten waren zudem seit 1900 über Binnenhafen und Kanal an die Schifffahrtswege angebunden.

Im Rahmen dieser im wesentlichen partieller Logik folgenden Entwicklungen waren räumliche, funktionale und soziale Dysfunktionalitäten entstanden. Diese wurden allgemein schon vor 1914 registriert und kritisiert. Städtische Verwaltungen erhielten daher zunehmend die Aufgabe, Regeln für die Auflösung von Nutzungskonflikten zu formulieren, Pläne aufzustellen und damit städtisches Wachstum räumlich zu ordnen. Die Stadt Dortmund stellte dazu 1908 einen Bauzonenplan auf, der vier qualitativ unterschiedene Bauzonen aufwies.¹³ Dieser Plan war zur Steuerung der zukünftigen Entwicklung nur bedingt tauglich, außerdem stan-

¹³ Bauzonen nach der Bauordnung vom 28. 1. 1908: Innenzone (geschlossene Bebauung), Außenzone I (geschlossene Bebauung), Außenzone II (offene Bebauung) und Fabrikzone.

den schon vor 1914 Eingemeindungen beträchtlichen Umfangs an.

Im Jahre 1914 beschloß deshalb der Rat der Stadt, die bestehende Bauverwaltung durch ein Amt für Stadterweiterung zu ergänzen. Man holte dazu Hans Strobel, der sich als Leiter des Leipziger Stadterweiterungsamtes und als Planer der dortigen Gartenvorstadt Marienbrunn einen Namen gemacht hatte. Seine Ideen blieben jedoch Theorie, solange der Krieg und die Nachkriegszeit existenziellere Probleme hervorbrachten. Strobel konnte dennoch im Verlauf seiner Tätigkeit bis Ende 1927 städtebauliche Vorstellungen entwickeln und durchsetzen. Sie waren vorwiegend gestalterischer Art; immerhin war er mit Leib und Seele Architekt. Insofern gingen seine Zielvorstellungen für Dortmund nicht von einer »horizontalen« räumlichen (Zu)Ordnung der Nutzungen sowie einer Hierarchisierung von Orten aus, sondern von einer »vertikalen« gesamtgestalterischen, unter ästhetischen Kriterien ausgerichteten Aufwertung von Teilbereichen. Konkret betrafen sie sowohl das architektonische und städtebauliche Detail als auch die Gestaltung von großen Gemeinschaftsanlagen, Wohnsiedlungen und Grünflächen. Daraus begründet sich auch seine immer wieder angemahnte Forderung, an allen entsprechenden Planungen beteiligt, in allen Gremien vertreten und von allen Maßnahmen informiert zu sein, bzw. alle einschlägigen Ämter unter seiner Leitung zusammenzuführen, zumindest jedoch überall Mitsprache zu erhalten.¹⁴ Folgerichtig weist sein (im Original nicht erhaltener) Stadterweiterungsplan von 1920 wenig raum-ordnende und infrastrukturelle Maßnahmen aus. Mit dem neuen Hauptfriedhof, der Gartenstadt, dem Volks-

¹⁴ *Stadtarchiv Dortmund* 3–3035, darin diverse Aufstellungen über den Geschäftsbereich des Dezernenten für Stadterweiterung: im Dez. 1920 z. B. das Stadterweiterungsamt, die Baupolizei, das Wohnungsamt und die Garten- und Friedhofsverwaltung, sowie die Mitgliedschaft in der Promenadenkommission; außerdem erwähnt sind Beteiligung in Tiefbaufragen sowie bei Kleinarchitektur im Straßenbild.

park, den großen Sportanlagen und großen Wohnsiedlungsmaßnahmen, die durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft getragen werden, entstehen jedoch während seiner Amtszeit umfängliche Teilbereiche und Einrichtungen zur »vertikalen« Strukturierung der Stadt.

Erst seinem Nachfolger, dem Stadtbaurat Heinrich Delfs und dessen Mitarbeiter Erich Kabel (Leiter des Bauordnungsamtes) gelingt vor dem Hintergrund der erwarteten bzw. vollzogenen Eingemeindungen die Konzeption zu einem Entwicklungsschema für die moderne Großstadt Dortmund. Damit wird versucht, umfassend Wohnen und Arbeiten funktional zu ordnen und die Aufgabenverteilung zwischen dem Zentrum und den Vororten rational zu regeln. Einbezogen wurde auch ein erwartetes Anwachsen des Individualverkehrs. Und vor dem Hintergrund der Nordwanderung des Bergbaus – ab 1925 erfolgte ein »Zechensterben« im südlich an Dortmund anschließenden Kreis Hörde – konnte die Stadt in einen der Arbeit vorbehaltenen Norden und einem dem Wohnen und der Erholung gewidmeten Süden aufgeteilt werden. Voraussetzung dazu war wiederum der Vorrang der Straße gegenüber der Schiene beim Arbeitskräftetransport. Bauzonenplan und Wirtschaftsplan Ende der 1920er Jahre verdeutlichen schon diese Vorstellungen: parallel zu den Eingemeindungen entstanden, konnten sie zunächst aber noch nicht die gesamtstädtische Entwicklung von »Groß-Dortmund« berücksichtigen.

Als das die örtlichen Bedingungen weitgehend einbeziehende Leitbild der polyzentrischen Stadt mit gewichtigem Kern und weiten Sektoren für die Industrieverweiterung im Jahr 1932 vollständig ausgearbeitet und als Schema fixiert ist,¹⁵ liegen die Träume vom geordneten Wachstum und der vernünftigen Entwicklung

¹⁵ E. Kabel (Magistratsbaurat, Dr.-Ing.), Begründung und Erläuterung zum Baustufenplan der Stadt Dortmund, Sonderbauordnung vom 20. Dez. 1929, Dortmund 1930; ebenfalls E. Kabel, Das Stadtbaurecht in Dortmund nach dem Baustufenplan von 1932, Dortmund 1932.

der »Halbmillionenstadt« zunächst auf Eis. Der Alltag in der Stadt wird damals von großer Arbeitslosigkeit, wirtschaftlicher Depression und politischen Auseinandersetzungen zwischen Kommunisten, Sozialdemokraten und Nationalsozialisten bestimmt. Trotzdem wird der Anspruch auf eine neue Ordnung der Industriestadt – wie im Schema veranschaulicht – von seiten der Planer nicht in Frage gestellt.¹⁶ Der erneute wirtschaftliche Aufschwung kommt relativ spät. Erst im Jahr 1937, im Zuge der Rüstungsvorbereitungen und der Vierjahresplanungen, steigt wieder die Nachfrage nach Stahl und Kohle und damit verbunden auch nach Wohnraum für Arbeitskräfte.

4. Die Eingemeindungen 1928 und 1929

Eine Serie von Eingemeindungen von 1905 bis 1929 verzehnfachte das Dortmunder Stadtgebiet auf 27 134 ha und verdreifachte die Einwohnerzahl auf 536 000 gegenüber 1900. Auf einen Schlag war Dortmund 1929 hinter Berlin die zweitgrößte Stadt in Preußen geworden.¹⁷ Die Eingemeindungen von 1928 (Stadt Hörde und weite Teile des Landkreises Dortmund) und 1929 (weite Teile des Landkreises Hörde) waren für die künftige Entwicklung der »Industriegroßstadt« am wichtigsten. Sie waren insbesondere von der Dortmunder Montanindustrie ein-

¹⁶ »Die derzeitige Not hat in besonders empfindlicher Weise die Grenzen der Stadterweiterung (...) hervortreten lassen. Dadurch werden die Grundgedanken des Baustufenplans in ihrer Richtung nicht verändert, sondern nur die Ausmaße der Planung beeinflusst und berichtigt«, E. Kabel 1932 (s. A 15), S. 4.

¹⁷ *Hauptamt der Stadt Dortmund* (Hrsg.), Stellung und Aufgaben der städtischen Verwaltungsstellen, Dortmund 1968; zum Prozeß der Eingemeindung siehe insbesondere H. Hoebink, Mehr Raum – mehr Macht, Preussische Kommunalpolitik und Raumplanung im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, Essen 1900–1933, Essen 1990.

gefordert worden,¹⁸ denn diese verlangte angesichts umfangreicher Produktionsflächenausdehnungen und -konsolidierungen über die Stadtgrenzen hinaus nach vergrößerten und vereinheitlichten Gebietskörperschaften.¹⁹

Die Eingemeindungen der Jahre 1928/29 haben für das Ruhrgebiet insgesamt eine administrative Umgliederung mit nicht unwesentlichen Folgen für die Verfestigung späterer raumstruktureller Probleme bewirkt: Neben den neuen Industriegroßstädten verloren die erhaltenen Mittelstädte Teile ihrer zentralörtlichen Bedeutung; den alten – nun zu leistungsfähigen Großstädten arrondierten – Hellwegstädten (Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund) lagen nun die zersplitterten kleineren Industriestädte der Emscherregion gegenüber, die praktisch aus Industriedörfern zusammengewachsen waren.

Für die Dortmunder Stadtentwicklung gestalteten sich die Ergebnisse der Eingemeindungen folgendermaßen:

1. Die Stadt besaß nun weitere Expansionsflächen, so daß der Druck auf eine Entwicklung nach innen nachließ und eine Steigerung der verhängnisvollen Gemengelage von Wohnen und Industrie zunächst vermieden werden konnte.
2. Die funktionale Durchgliederung des gesamtstädtischen Gefüges wurde erleichtert.
3. Aus der Sicht der Konzerne war das Stadtgebiet besser zu strukturieren, da nun sowohl die Betriebsflächen als auch die Wohngebiete innerhalb einer Gemeindegrenze lagen.
4. Netze konnten effizienter geplant und ausgebaut werden.

¹⁸ Die Industrie- und Handelskammer Dortmund hatte zu Fragen der Eingemeindung eine kleine und eine große Kommission eingerichtet, in denen führende Vertreter der Montanindustrie saßen, siehe dazu *Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv* (WWA) K1 Nr. 581, Denkschrift der Industrie- und Handelskammer; sowie WWA K1 Nr. 584, Industrie- und Handelskammer, Eingemeindungskommissionen.

¹⁹ Ebda., Denkschrift.

A. 83.

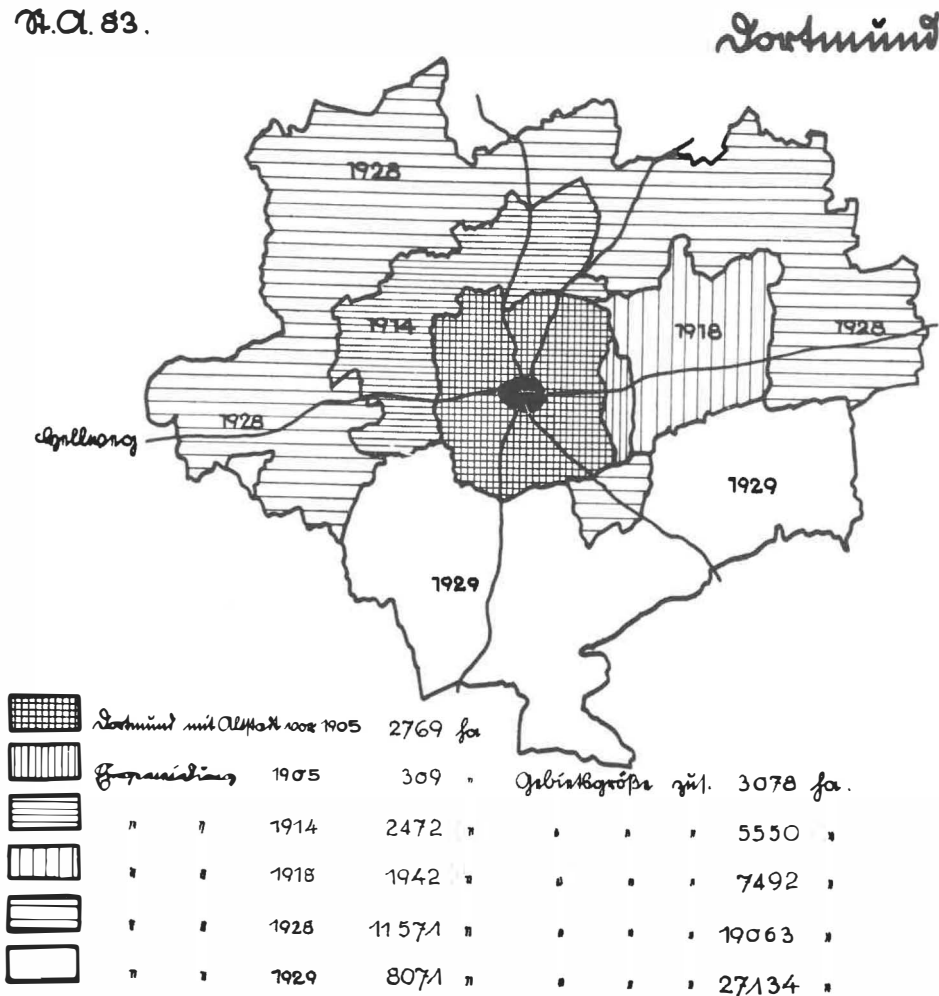


Abb. 2: Übersicht über die Eingemeindungsphasen

Quelle: E. Kabel, Der Baustufenplan der Stadt Dortmund, in: Zeitschrift für Bauwesen, 80. Jg. (1930), S. 215

5. Dortmunds oberzentrale Wirkung war gestärkt; die Stadt war nun durch einen Ring von Mittelstädten (Lünen, Castrop-Rauxel, Schwerte) umgeben, die Einzugsbereiche an das Oberzentrum verloren hatten.

Die Eingemeindungen sind insofern als wesentlicher Schritt der Modernisierungsprogramme zu werten. Alle Ziele der Stadt, die in den Debatten

1926 im Vorfeld der Eingemeindungen formuliert wurden,²⁰ wurden jedoch nicht durchgesetzt. Die Gemeinden Westhofen und Annen

²⁰ WWA K1 Nr. 582, Denkschrift der Stadt Dortmund 1926, Zur Frage der Änderung der kommunalen Grenzen im Bezirk Dortmund-Hörde.

konnten sich der Eingemeindung nach Dortmund entziehen. Weite Flächen für die Erholung und die Wassergewinnung im Ruhrtal blieben deshalb außerhalb des Stadtgebietes.

5. Die Industrieentwicklung in Dortmund

Die industrielle Entwicklung war durch eine kurze Nachkriegskonjunktur bis zur Ruhrbesetzung 1923 und durch eine Hochkonjunkturphase 1926 bis 1929 geprägt. Der folgende konjunkturelle Einbruch war für Dortmund etwas weniger schwerwiegend als für andere Ruhrgebietsstandorte.²¹

Die strukturbestimmenden Montanindustrien nutzten die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg zur Modernisierung. Sie erwarben potentielle Erweiterungsflächen in Werksnähe oder kauften – wie Hugo Stinnes durch den »Deutsch-Lux-Konzern« für die Dortmunder-Union am Kanal – außerhalb der Stadt Erweiterungsflächen. Den großen Konzernen war das Stadtgebiet zu eng geworden. In der Hochkonjunkturphase setzte die Montanindustrie den Konzentrations- und Vernetzungsprozeß ihrer Großunternehmen fort; allen voran mit der Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG 1926. Für den Bergbau folgten daraus bis 1930 einerseits Stilllegungen kleinerer Zechen, vor allem im Süden des späteren Stadtgebietes, und andererseits die Einrichtung neuer Großzechen wie z. B. Minister Stein und Gneisau. Parallel dazu wurden sowohl in der Stahlindustrie (Stahl- und Walzwerke) als auch im Bergbau neue Großanlagen (Fördereinrichtungen, Zentralkokereien, Zechenkraftwerke) installiert, die Produktionsabläufe in großem Stil rationalisiert und gleichzeitig die Belegschaften verkleinert.²² Aus Dortmunder Sicht alles in »amerikanischem« Tempo, vieles auch mit amerikanischem Geld.

Der Konzentrationsprozeß zeigte für die Stadtentwicklung drei Konsequenzen.

1. Als Folge der fortschreitenden Zechenstilllegungen im Süden wuchsen Arbeitslosigkeit, Armut und Haushaltsdefizite im Landkreis und in der Stadt Hörde. Das ökonomische Nord-Süd-Gefälle wurde weiter verstärkt.
2. Die Modernisierungen auf den Produktionsstandorten drückten sich zunehmend im Bild der Stadt aus. Neue, höhere Fördertürme, Gasmeter, Hallen und Kohletürme bildeten neue »Bezugsbauwerke« und prägten die Silhouetten in den einzelnen Stadtteilen. Das in der Stadt vielerorts sichtbare Koks- und Gichtgasrohrsystem wurde erweitert.
3. Die Verknüpfungen auf der Kapital- und der Produktionsebene verstärkten das Interesse an der Bildung einer einheitlichen Gebietskörperschaft als Verhandlungs- und Planungspartner (s. o.). Man kann sogar sagen, daß die Grenzziehungen der Eingemeindungen 1928 und 1929 weitestgehend die Grundbesitzinteressen der Montankonzerne berücksichtigten.²³

Das war es dann auch, was 1926 in der Denkschrift der Stadt Dortmund zur Eingemeindung mit dem »Typ einer neuen Industrie-Großstadt« gemeint wurde: Die Industrien stellten so einen qualitativ neuen und deutlichen Zusammenhang von Stadt(teil) und Werk unter dem Primat der Industrie her. Sie prägten damit insgesamt das Bild der Industriestadt, an dem in den 1930er Jahren weitergebaut werden konnte.

²¹ Vgl. D. Petzina, Die Stadtregion Dortmund im 20. Jahrhundert, in: G. Luntowski u. a. (Hrsg.), Dortmund 1100 Jahre Stadtgeschichte, Dortmund 1982; vgl. ebenfalls B. Zeppenfeld, Besonderheiten lokaler und sektoraler Konjunkturentwicklung 1929–1935. Die Dortmunder Eisen- und Stahlindustrie in der Weltwirtschaftskrise, in: O. Dascher und Ch. Kleinschmidt (s. A 5).

²² Zur Produktions- und Beschäftigungsentwicklung in Dortmund während der Weimarer Republik siehe E. Rohsa, Wirtschaft und Siedlung in Dortmund, Diss. Marburg 1937.

²³ Siehe dazu die Beikarten zur Verteilung des Grundbesitzes in der Denkschrift der Stadt Dortmund 1926 (s. A 20).

6. Die Transformation der Altstadt

An der Transformation der Altstadt als Konsequenz aus sich verändernden Gewichten und Zentralitätsgraden in der wachsenden Stadt wurde schon im 19. Jahrhundert gearbeitet. Der Prozeß der Citybildung, flankiert durch Eingriffe der Kommune, die über die Ausweisung von Fluchtlinien hinausgingen, begann aber erst um 1900. Der Durchbruch der Hansastadt (nördlich des Hellwegs) 1902 bis 1905 stellte die erste große Maßnahme dar.

In den 1920er Jahren wurden die umfangreichen Erörterungen zu Planungsproblemen und zur zukünftigen Entwicklung der Stadt ausnahmslos mit einem historischen Abriß eingeleitet, der mit der Geschichte der ehemals Freien Reichsstadt im Mittelalter begann. Aber dasjenige, was noch Zeuge einstiger Größe hätte sein können, nämlich die Stadt innerhalb der Wälle mit ihrem engen Straßennetz, ihrer aus dem Mittelalter stammenden Parzellenstruktur und ihren alten Häusern mit mittelalterlichem Kern, das stand gleichzeitig der Citybildung als Hindernis im Wege. Allein Hans Strobel wies 1920 in seinem Buch »Dortmund – Bilder und Worte vom Sein und Werden der Stadt« auf die Wirklichkeit des Alten hin und suchte – »romantisch« – ganz im Sinne der Städtebaudiskussionen vor 1914, mit seinen Planungsvorschlägen (ergänzt um Architektenentwürfe) einen Ausgleich zwischen alten Formen und neuen Funktionen, ohne dabei jedoch die alte Bausubstanz zu schonen. Denn diese war den »Modernen« zudem unübersehbarer Beweis für die Rückständigkeit, Kulturlosigkeit und Provinzialität einer Stadt, die man eigentlich zur Metropole Westfalens emporwachsen sehen wollte. Belegstück dieser Rückständigkeit blieb über Jahrzehnte die südliche Umgebung des Hauptbahnhofes, dessen neues Empfangsgebäude (1911 eingeweiht) seine kleinstädtisch aussehende Umgebung bloßstellte. Aber auch die Umgebung von St. Reinoldi, der Hauptkirche der Stadt, sowie die Gestaltung von Markt und Hansaplatz, letzterer war 1911 im Zusammenhang mit dem Straßendurchbruch der Hansasträße südlich des Hellwegs entstanden, blieben langandauernde Problemfälle.

Selbst in den 1920er Jahren konnte man dem Problem der Citybildung nicht durch eine planmäßige »Sanierung« beikommen. Denn ein Umlegungsverfahren für die Altstadt wurde nicht eingeleitet. Das Instrumentarium, das für den Umbau der Altstadt zur Verfügung stand, war vom Grundsatz her das gleiche wie vor 1918: Ankauf von Grundstücken und Häusern durch die Stadt sowie Fluchtlinienplanung im Zusammenhang mit Straßenverbreiterungen bzw. -durchbrüchen und (»Verkehrs-«-)Platzbildungen; also fast genauso wie die Maßnahmen privater Investoren, sieht man von der Planungshoheit der Gemeinde ab. Auf dieser Basis schritt die Citybildung wiederum langsam voran, zeigte nur bruchstückhafte Erfolge und war durch ein lang andauerndes Nebeneinander von Alt und Neu begleitet. Abstoßende Zeugen dieses trägen Transformationsprozesses waren die durch die aufgerissene Blockstruktur weithin sichtbaren schwarzen Brandgiebel mitten in der Stadt: »...gleicht die Innenstadt mit ihren zahlreichen unvollendet liegengebliebenen Straßendurchbrüchen, wo die rückwärtigen schwarzen Brandmauern an die Straßenfront gerückt wurden, mit ihren teilweise ruinenhaften alten Gemäuern und auffälligen Häuschen, mit ... in die Bauflucht weit vorspringenden Häuschen heute auch nicht entfernt dem, was man unter einer modernen Großstadt versteht«, hieß es in einem Artikel der Dortmunder Zeitung vom 11. 11. 1926. Hans Strobel und sein Stadterweiterungsamt wurden dabei übrigens zum »Sündenbock« gemacht.

Wiederholt wurde das tatkräftige Eingreifen der Stadtverwaltung auch als Bauherrin gefordert, um endlich die Situation zu bereinigen. Diese hatte zwar 1921 die Bau-A.G. Hellweg als eine Art Treuhänderin für Baumaßnahmen im Zuge der Transformation der Altstadt gegründet, aber abgesehen vom Hellweghaus wurde von dieser in der Altstadt nichts gebaut. Umgekehrt entwickelte die Stadtverwaltung an der in den 1920er Jahren entstandenen großen West-Ost-Achse des Ruhrgebiets (spätere B 1) eine Art Cityentlastungsgebiet. Damals nicht nur als »monumentaler Stadtprospekt« erräumt, sondern schon mit neuen Gemeinschaftseinrichtungen

gen und Anlagen wie Westfalenhalle, Forschungsinstitut, Pädagogische Akademie und Westfalenstadion bestückt. Aber genauso wenig vollendet wie die Citybildung – und deshalb stellten beide sowohl in den 1930er Jahren als auch in der Nachkriegszeit wiederkehrende Aufgaben für Städtebauer und Architekten dar.

7. Die Wohnsiedlungsplanung

Neben den Neuanlagen der Industrie dokumentieren die Siedlungen der 1920er Jahre die erfolgreichen Schritte auf dem Weg zu einer modernen Großstadt. Träger des Wohnungsbaus waren vor allem große gemeinnützige Wohnungsbau-träger – meistens mit Beteiligungen durch die Industrie –; allen voran die kommunale Wohnungsbau-gesellschaft, die Dortmunder Gemeinnützige Wohnungsbau-gesellschaft.

Vergleicht man die Wohnungsproduktion bis 1926 in Dortmund mit der der übrigen deutschen Großstädte,²⁴ so zeigt sich, daß hier bis 1921/22 vergleichsweise viel gebaut wurde (was ursächlich mit der Privilegierung des Bergarbeiterwohnungsbaus zu tun hatte), während eine nach 1924 einsetzende allgemeine langsame Verstetigung in Dortmund zunächst nicht eintrat. Hier gab es erst wieder große Zuwächse ab 1927/28. Die problematischen Wohnungsverhältnisse wurden durch die Reichswohnungszählung vom 16. Mai 1927 – also vor den Eingemeindungen – offengelegt. Dortmund stand damals unter den preußischen Großstädten an fünftschlechtester Stelle: 12,1% der Haushalte besaßen keine eigene Wohnung.²⁵ Dafür wurden vor allem die geringen Wohnungsbaufördermittel, insbesondere diejenigen aus Hauszinssteuermitteln, verantwortlich gemacht. Denn in Dortmund waren das Hauszinssteueraufkommen sowie die Rückflüsse niedrig. Die städtischen Mittel (Haushaltsmittel plus Anleihen plus Darle-

hen der Stadtparkasse) konnten nur mit Schwierigkeiten beschafft werden. Sie beliefen sich im Durchschnitt der Jahre 1924–1926 auf 14,12 Mark je Einwohner; die Stadt Buer verfügte im Vergleich dazu nur über 5,79 Mark, die Stadt Frankfurt a.M. aber über 27,73 Mark. Der Durchschnitt in den deutschen Großstädten lag bei rund 20 Mark.²⁶ Trotzdem wurden zwischen 1918 und 1933 in Dortmund rund 19000 Wohnungen gebaut (immer jeweiliges Stadtgebiet, nicht eingerechnet die einzelnen Randgemeinden vor der Eingemeindung). Zahlenmäßig brauchte die Stadt damit keinen Vergleich – weder mit Hamburg noch mit Frankfurt oder Berlin – zu scheuen. Jedoch war kein verbindendes prägnantes architektonisches Gesamtbild der Wohnungsbaumaßnahmen, wie es z. B. die Siedlungen des Neuen Bauens charakterisiert, entstanden.

Verantwortlicher Städtebauer für die Wohnsiedlungsplanung 1918 bis 1927 war Hans Strobel, der Stadtplanung ressortübergreifend und komplex, bis hin zur Grundrißentwicklung und zu Experimenten mit Ersatzbaustoffen, verstand. Trotzdem war ihm in den 1920er Jahren keine große Anerkennung, wie sie z. B. Ernst May erhielt, vergönnt. May hatte seine, mit Strobels vergleichbare Position in Frankfurt erst ab 1924 bekleidet. Das, was als eine Grundlage für den Erfolg des Neuen Frankfurts gewertet wird, nämlich die Zusammenbindung von Stadtplanung und Wohnungswesen in einem Dezernat, war in Dortmund ab 1918 unter Hans Strobel schon gegeben und führte auch hier zu offensichtlichen und vorzeigbaren Ergebnissen, aber nicht so spektakulär wie in Frankfurt (oder Berlin, oder Köln oder Hamburg). Vielleicht kann man auch sagen, während in Dortmund bzw. im Ruhrgebiet erste Erfahrungen mit dem Massenvohnungsbau nach dem Krieg gesammelt und Auseinandersetzungen geführt wurden, konnte man anderen Ortes darauf (und auf anderes mehr) aufbauen, Fehler vermeiden und die »Früchte« ernten.

²⁴ Vgl. May, Die besonderen Verhältnisse der Großstädte, in: *Albert Gut*, Der Wohnungsbau in Deutschland nach dem Weltkriege, München 1928, S. 168 ff.

²⁵ Ebda., S. 31.

²⁶ Vgl. Greven, Die Finanzierung des Wohnungsbaus, in: Ebda., S. 105.

Die gestalterischen Vorlieben von Hans Strobel – erzählend, versinnbildlichend, hierarchisierend, »romantisch«, mit Distanz zum Neuen Bauen – führten mittels breiter bepflanzter Straßen, Plätze und Grünanlagen zu relativ »teuren« städtebaulichen Planungen. Seine Ablösung verlief zeitgleich mit der Zuwendung zum

»wirtschaftlichen Städtebau« in Dortmund. Wohnsiedlungen wurden ab 1928 straffer, rationaler, bescheidener geplant. Protagonistin dieser Entwicklung war die Ruhrwohnungsbau AG, eine Gemeinschaftsgründung der staatlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften und der Industrie.

Volker Roscher

Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren

Dargestellt an Hamburg-Ottensen und den auftretenden Kontexten

Gerhard Fehl zum 60. Geburtstag gewidmet

Vorbemerkung

In den letzten etwa drei Jahren ist die Stadtentwicklung wieder in das Bewußtsein der Politik getreten und Planungsinstitutionen sind gefordert, der Politik Handlungsmodelle zur Erreichung ihrer Ziele in der räumlichen Ordnung der Stadt zu unterbreiten. Viele politische Ideen und deren planerische Umsetzungen sind bereits mit mehr oder weniger Erfolg in der Vergangenheit praktiziert worden, deren Wiedervorlagen allerdings den neu entstandenen Herausforderungen an die großen Städte nicht mehr gerecht werden können. Es zeigen sich heute Kontexte auf, die noch vor 20 Jahren kaum jemand in der Planung ernsthaft in Betracht gezogen hätte: europäische Kapitalentwicklung und Standortqualität der Stadt stehen in enger Verknüpfung mit der Wohnqualität in bestehenden innerstädtischen Quartieren und den dort vorhandenen sozialen Netzen, die es schon von daher zu stützen und zu entwickeln gilt. »Dazu aber muß der Bürgersinn erneut gestärkt werden und dies ist nur durch die Einbeziehung der Bürger in die Entscheidungen der Stadt möglich.«¹ Die Kontexte der Stadtentwicklung weisen nachdrücklich auf

die lokale Wohnqualität der Quartiere hin, deren Sicherung lange unterschätzt wurde, jetzt allerdings auch als wirtschaftliche Ressource gilt.

These zur Planung

Zur Unterschätzung lokaler Quartiersqualität trug stets die Ideologie der sog. »Standortpolitik« bei, die lediglich eine Verkürzung der Antriebe der Stadtentwicklung berücksichtigte, ebenso auch die Planungsideologie selbst, denn bis zum Anfang der 80er Jahre war es die Planung, die wohl auch leitbildbedingt, dem Modernismus huldigend (Technikgläubigkeit), vieles zerstört hat, im Glauben es zu verbessern. Heute ist es die Planung, die ein neues, städtisch soziales Leitbild hat, aber nun nach angemessenen Handlungsschritten (Methoden) sucht.

Um der Sicherung der Wohnqualität in einem innerstädtischen Quartier näher zu kommen, möchte ich meine Definition der innerstädtischen Wohnqualität etwas zurückstellen und mich ein wenig von deren Realität im Wandel der Zeit – nach ihrer Entdeckung in der Bundesrepublik – leiten lassen. Das hat den Vorteil, daß beim Durchstreifen von deren vielen ideologischen Vorläufern einerseits gleich einige – für die Erhaltung der Wohnqualität untaugliche – Sicherungsinstrumente beschrieben werden können, sowie andererseits einige Kontexte der Existenzformen oder -bedrohungen der Wohnqualität auftreten.

¹ K. v. Dohnanyi, Europa, Deutschland, Hamburg, Die Stadt im Sturm der Veränderungen, in: V. Roscher (Hrsg.), i. A. des Bundes Deutscher Architekten BDA der Hansestadt Hamburg, Hamburg und Europa. Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, Hamburg, 1993, S. 35.

»Standorte mit Zukunft«

Die Wohnqualität in Hamburgs innerstädtischen Quartieren muß wohl sehr hoch sein: Die Zeitschrift Finanztest² hat eine Rangliste der sog. »Standorte mit Zukunft« ausarbeiten lassen und eines der wohl wichtigsten hamburgischen innerstädtischen Quartiere, Hamburg-Ottensen, liegt zwischen 236 untersuchten Gebieten in 18 bundesdeutschen Städten immerhin auf Rang drei!

Was das im einzelnen heißt, erfahren wir im Text: »Es empfiehlt sich, auch den Kauf von Wohnungen in Ortschaften, Stadtteilen oder Bezirken in Erwägung zu ziehen, die auf den ersten Blick nicht erste Wahl sind. Besonders in Großstädten wie Hamburg und Berlin gilt: Eine mittlere Wohnlage verspricht die beste Rendite.«³ Und wahrlich, der vornehme Hamburger Stadtteil Blankenese liegt erst auf dem 63. Rang. Nun hat sich die Zeitschrift Finanztest sicherlich nicht zur Aufgabe gemacht, die Probleme der Großstädte zu beschreiben oder gar Lösungsvorschläge dafür zu machen, sie tut jedoch eines – was in diesem Falle ganz nützlich ist –, sie weist uns auf die Realität hin. Ottensen ist seit langem in einem großen Umstrukturierungsprozeß begriffen. In Teilen Sanierungsgebiet steht es heute unter der Betreuung eines treuhänderischen Sanierungsträgers, der Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft mbH »STEG« (nicht zu verwechseln mit der ähnlich klingenden Bezeichnung der Stadtentwicklungsbehörde »STEB«).

»Städtebauliche Mißstände« und »gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse«

Die erstgenannte, also die STEG, wurde Ende der 80er Jahre gegründet, weil sich die Situation der Städte – nicht nur Hamburgs – zu ändern be-

gann und die innerstädtischen Quartiere zum wiederholten Male ins Interesse rückten. Da sich dieses Phänomen nicht nur auf Hamburg bezieht, sondern auch einen großen Anteil allgemeiner Grundlage der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft in der Bundesrepublik aufweist, ist es ratsam, ein wenig auf die Planungsgeschichte der Bundesrepublik im Zusammenhang mit der Stadterneuerung in Hamburg einzugehen:

Der Nachkriegsaufbau und die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland hatte die Innenstädte und besonders ihre Flächennutzungen relativ unangetastet gelassen. Erst um den Wechsel in die 60er Jahre – als die Rekonstruktionsphase der Republik abgeschlossen war – rückten diese zunehmend in die Begrenzungen intensiverer Nutzungen (meist Tertiär). Ebenso waren deren Randbereiche davon betroffen. Nachdem bereits 1960 ein Gesetz verabschiedet wurde, welches auf die gesamte innere Struktur der Gemeinden einwirken und dafür einheitliche Bedingungen schaffen wollte – das Bundesbaugesetz –, wurde schon 1964 das »Studien- und Modellvorhaben« praktiziert, welches Zuschüsse und Darlehen für Vorbereitende Untersuchungen, Bodenordnungsmaßnahmen und »Ersatzwohnungsbau« an die Städte und Gemeinden durch den Bund vergibt. (Durch Länder und Gemeinden waren insgesamt höhere, mindestens aber gleich hohe Beiträge aufzuwenden). Man führte 1969 dann zur »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« (GRW vom 6. 10. 1969 = unmittelbare Wirtschaftsförderung) den Artikel 91a und betreffs der Strukturbeeinflussung von Zentren (Städten und Gemeinden) den Artikel 104a (= mittelbare Wirtschaftsförderung) in das Grundgesetz ein. (Die damals regierende große Koalition im Bund machte es möglich). Die Grundlage für die §§ 71 Abs. 3 und 72 Abs. 2 (Bindungen von Ländermitteln an die Vergabe von Bundesmitteln) im dann verabschiedeten Städtebauförderungsgesetz (1971) war gelegt. Das Städtebauförderungsgesetz sprach damals in § 3 (heute § 136 BauGB) von »städtebaulichen Mißständen«, die Indikator von Sanierungen seien, wenn das Gebiet z. B. den allgemei-

nen »Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse« (also aktueller Wohnqualität!) nicht entspricht. Diese erwähnten »Verhältnisse« waren schon in einem Gesetzeskommentar zum vorher entstandenen Bundesbaugesetz (BBauG) abgeklärt worden, und so kommentierten beispielsweise Knaup/Ingenstau schon 1969: »daß Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung stets an erster Stelle stehen. Hierzu gehören z. B. nicht nur Verteidigung und Luftschutz, sondern auch Maßnahmen zur Bewältigung der umfangreichen Verkehrsprobleme.«⁴

»Wohnqualität«

Diese, im heutigen BauGB (§ 136) noch erhaltenen Ziffern, behandeln die Wohnqualität – wenn man so will:

- a) Belichtung, Besonnung, Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten;
- b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten; oder...
- c) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten usw. Jedoch, man kümmerte sich auch um die »Funktionsfähigkeit« der Gebiete. Sanierungsanlässe lagen häufig vor, wenn »das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt« war, »die ihm nach Lage und Funktion obliegen« (damals Abs. 2 heute Abs. 2 Ziffer 2).

Maßnahmen zur »Gesundung«

Die Sanierungen (zu deutsch »Gesundungen«) betrafen hauptsächlich die innerstädtischen Quartiere. Diese oftmals noch kleinteiligen Bau- und Stadtteilstrukturen, waren nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gerade intensiv genutzt und setzten sich häufiger aus unteren sozialen Schichten zusammen, die in relativ billigen, kleinen Wohnungen wohnten – sowie Arbeitsstätten von kleinen Quartiershandwerkern und, wie es dann bald hieß, »Tante-Emma-Läden«. Natürlich entsprachen die Gebiete dem Stand

⁴ Knaup/Ingenstau, Bundesbaugesetz mit Kommentar, Düsseldorf⁴ 1969, S. 8.

der Anforderungen an »gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse« ebensowenig wie sie den ihnen zugeschriebenen »Aufgaben« nach Lage und Funktion nachkommen konnten.

Eine der damaligen Vorstellungen der Aufgaben des Quartiers nach »Lage und Funktion« ist immer noch spektakulär, sie wurde bereits Mitte der 60er Jahre veröffentlicht: »Alster City« oder auch »Alster Manhattan« (vgl. Abb. 1). Was darunter begraben werden sollte, ist der Hamburger Stadtteil St. Georg, die Bahnhofsvorstadt.

Solche Dimensionen einer Sanierung sind letztlich aber in keiner Stadt durchgeführt worden, jedoch kam es zu einer ganzen Anzahl sog. Flächensanierungen, deren Methode es war, ganze Quartiere erst einmal abzureißen. Dann lagen diese meist jahrelang brach ohne, daß etwas passierte.⁵ Die dort vorher lebenden Menschen waren allerdings nicht mehr vor Ort. Es kam zu jenen damals viel beklagten Vertreibungen durch Flächen-Sanierungen.⁶ Das war auch die Zeit, als große Planungen für die neuen Großsiedlungen entstanden. In Hamburg wurden z. B. Steilshoop (vgl. Abb. 2, 1966–1975; 6900 Wohneinheiten) oder Osdorfer Born (Abb. 3, dieselbe Zeit; 4247 WE) geplant und etwa fünf Jahre später Mümmelmannsberg (Abb. 4, 1970–1980; 6990 WE). Viele Menschen aus den innerstädtischen Quartieren kamen hier unter.

Da die Flächensanierungen hauptsächlich aus Gründen mangelnder Kapitalsituation und weitgehender Überforderungen der Planungsinstitutionen nicht vorankamen, wurde schon bald mit dem Wohnungsmodernisierungsgesetz (WoModG, in Kraft seit 1. Januar 1977) eine weitere gesetzliche Grundlage, die kleinteiligeres Vorgehen sicherstellen sollte, eingeführt.

Hamburg allerdings hatte bereits seit 1975 ein Modernisierungsprogramm und am 26. Ja-

⁵ Vgl. G. Ohrt / V. Roscher, Untersuchung des Kontextes der Zentralortausweisung zur Strukturveränderung der Neustadt Itzehoe, HfbK Hamburg, 1974.

⁶ In Hamburg leerte sich die innere Stadt eher durch Umnutzung.

² Zeitschrift Finanztest, Ausgabe 5/93; Sept./Oktober 1993, S. 53ff.; (ich danke Karin Aßmus für den Hinweis sowie für die ausführlichen Gespräche zum Thema).

³ Ebda., S. 36.

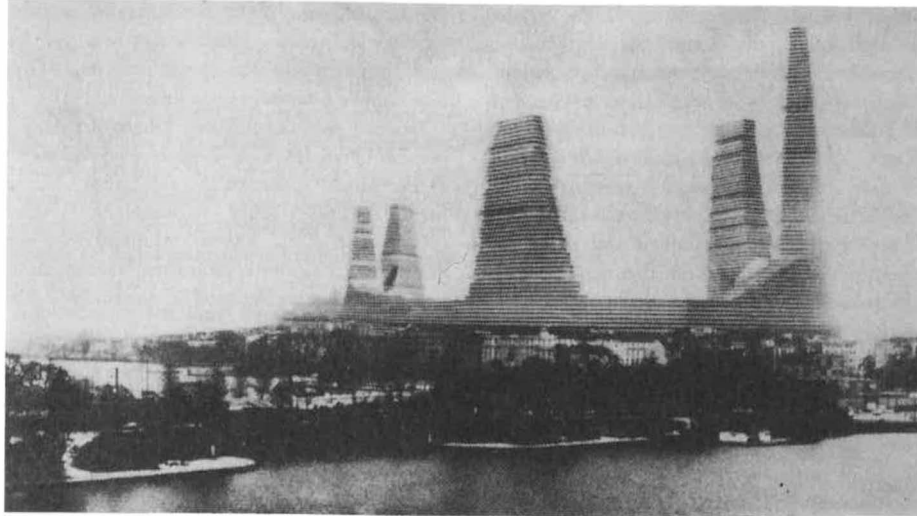


Abb. 1: Alster Manhattan auf dem Stadtteil St. Georg

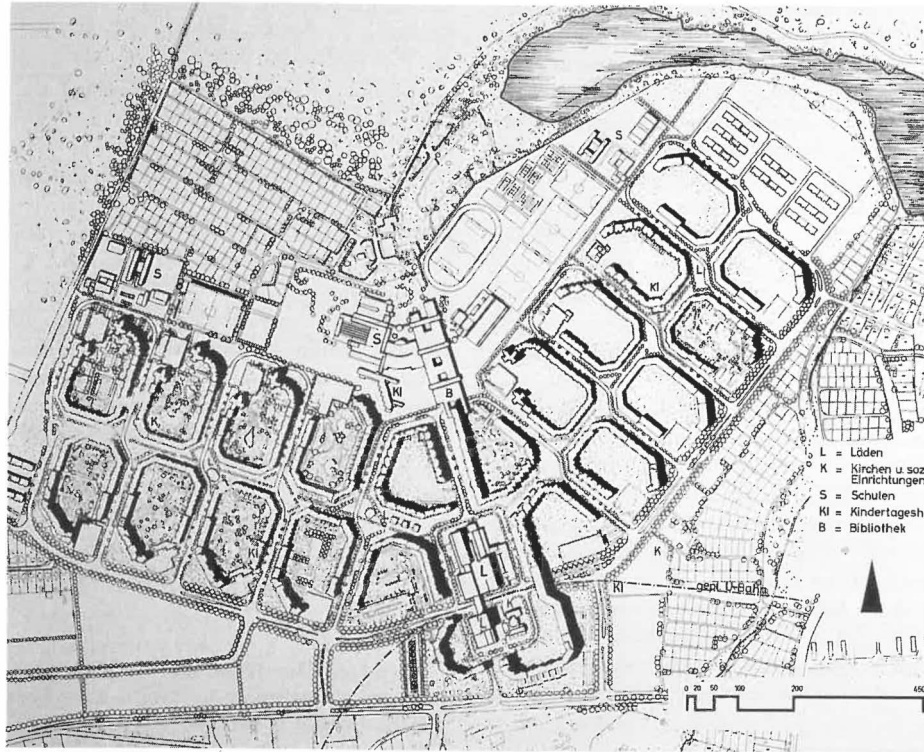


Abb. 2: Steilshoop, 6900 Wohneinheiten (1966–1975)

Die alte Stadt 1/94



Abb. 3: Osdorfer Born, 4247 Wohneinheiten (ca. 1965–1975)



Abb. 4: Mümmelmannsberg (Ausschnitt), 6990 Wohneinheiten (1970–1980)

Die alte Stadt 1/94

nuar 1976 brachte der hamburgische Senat in der Regierungserklärung zum Ausdruck, »daß er im Rahmen seines Konzeptes für die Stadtentwicklung einer gezielten Stadtteilentwicklung und als wichtigen Teil davon der Stadterneuerung einen besonderen Stellenwert einräumt und sie dementsprechend forciert. Die Stadterneuerungsmaßnahmen werden zunächst«, so hieß es damals, »auf bestimmte Stadtteile (Prioritätsgebiete) konzentriert und in den Bezirken noch intensiver betrieben, die für besonders gefährdet angesehen werden.«⁷ Hamburg wendete gleich ein ganzes Instrumentenbündel an: Sanierung nach StBauFG, sein eigenes Sonderprogramm, Vorgehen nach Einzelgebäuden, Wohnumfeldverbesserung mit einem Sonderprogramm, ...und SIKS (Stadterneuerung in kleinen Schritten, die Anwendung unterschiedlicher Förderprogramme ohne das StBauFG.) Das Wohnungsmodernisierungsgesetz wurde schon ein Jahr später überarbeitet und in das WoModEnG überführt.

Von »untypischen Citybewohnern« und »Verbesserung der Sozialstruktur«

Ottensen war seit Mitte 1974 Modellvorhaben (Karl-Theodor-Straße) und hatte seit 1978 sein 1. Sanierungsgebiet (Spritzenplatz). Sogenannte »städtebauliche Mißstände« waren auch hier ausschlaggebend. Zu erwähnen bleibt, daß die Stadterneuerung, die ja die Wohn- und Arbeitsbedingungen der Menschen im Quartier zeitgemäß gestalten wollte, in den 80er Jahren immer stärker in die Kritik geriet, denn die Menschen mußten zunehmend – trotz des kleinteiligeren Vorgehens der Planung – ihre Quartiere verlassen und fanden sich in großen Teilen in den schon benannten Großsiedlungen wieder. Die Bevölkerungsstruktur der Quartiere wurde nach und nach, aber deutlich, verändert.

Bremer hat in ihrer Untersuchung des Sanierungsgebietes Altona-Altstadt festgestellt, daß selbst die ca. 30% verbliebenen Bewohner wohl

mit einer verbesserten Wohnungsausstattung zufrieden waren – wie vorher mit der alten übrigen auch –, die Wohnqualität des Quartiers jedoch wurde insgesamt schlechter eingeschätzt als vorher: Die sozialen Kontakte hatten abgenommen.⁸

Bereits seit 1973 machte auch das böse Wort von den »untypischen City-Bewohnern« die Runde, deren Verlagerung, wie es hieß, »durchaus politisch verantwortet werden« konnte.⁹ Ein Leitmotiv war stets die angestrebte »Verbesserung der Sozialstruktur«.

Langsamer Wandel in der Planungsauffassung

Diese Aufweichung des Quartierzusammenhangs wurde vor Ort stets als Angriff auf die Wohnqualität (und eben nicht Verbesserung) gesehen und war daher lange strittig. Jedoch konnte nach Rezeption von außerhamburgischen Methoden (z. B. der Anwaltsplanung in Hannover-Linden oder der alternativen Sanierungsträger in Berlin) zunächst durch Sanierungsbeiräte und Sanierungsbeauftragte eine gewisse Beruhigung verbreitet werden. 1985 kam es nach heftigen Auseinandersetzungen dann zur Einführung »Alternativer Sanierungsträger« – für mein Dafürhalten einer der damals wichtigsten Schritte in Richtung auf ernsthafte Versuche der Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren. Alternative Träger übernehmen hierbei eine Vermittlungsfunktion zwischen Behörde und Bewohnern und treten damit in eine an dieser Stelle bisher bestehende gesellschaftliche Lücke. Sie sind sachkundig und beraten qualifiziert die Bewohner, führen alle nötigen Verhandlungen und schließen den Sanierungsvertrag mit der Freien und Hansestadt. Seit 1988 wurde über die Einführung der STEG verhandelt, die den Ansprüchen nach den Forde-

⁸ D. Bremer, Die räumlich-soziale Bedeutung von städtischen Umstrukturierungsprozessen am Beispiel von Altona-Altstadt / St. Pauli-Süd (1987, 294), (Diss. HfbK), Hamburg 1987, S. 294.

⁹ H.-E. Lindemann, Wohnen in der Innenstadt, in: Stadtbauwelt 37 (1973), S. 56.

rungen zur Einführung der »behuhsamen Stadterneuerung« gerecht werden sollte. Sie erhielt eine Zuständigkeit für ein Gebiet, das einen großen Teil des in den Behördenplanungen als »Westliche Innere Stadt« (WIS) bezeichneten Gebietes ausfüllt sowie zwei Prioritätsgebiete, das Karolinen-/Schanzen-Viertel und Ottensen.

Die Einschätzung der STEG fällt immer noch schwer, da einerseits eine eindeutige Sozialverpflichtung ihrerseits fehlt – wie sie z. B. die Grundsätze der STERN Berlin aufweisen. Andererseits macht sie selbst Mieterberatung bei ihren eigenen Betreuungsprojekten und soll in Zukunft aus ihrem Treuhandvermögen auch noch Profite erwirtschaften. Diese Tatsache macht ihre Lage prekär.

Am 1. Oktober 1991 beschloß dann der Hamburger Senat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes (S 2), des Osterkirkenviertels, nach § 142 des BauGB. Daß damit auch der sog. »Genehmigungsvorbehalt« nach § 144 BauGB wirksam wird, der Beseitigung, Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen, wertsteigernde Veränderung auf einem Grundstück, Verkauf, Beleihung oder den Abschluß eines befristeten Pacht- oder Mietvertrages genehmigungspflichtig macht, ist für die Sicherung der Wohnqualität sicherlich nicht zu unterschätzen, bleibt aber auf das Gebiet allein beschränkt. Wenn man sich allerdings ansieht, daß die das Quartier seit langem beeinflussenden größeren und Groß-Projekte¹⁰ gerade außerhalb liegen, dann wird die förmliche Festlegung bald zu einem stumpfen Schwert.

Ein Blick in die Wohnungs-Verkaufsanzeigen des Hamburger Abendblattes verdeutlicht dieses: »Ottensen« steht dort z. B. zu lesen, »120 qm Wohnung für 500 000 DM«. Diese Preise passen allerdings nicht zu der hier vorherrschenden Bevölkerungsschicht, deren Einkommen eher am unteren Ende der Einkommensskala liegt. Dar- aus ergibt sich mittelfristig eine schleichende Um-

wandlung des Viertels und damit der Verlust von Wohnqualität; das heißt in diesem Viertel Verlust von Kommunikation, Nachbarschaftshilfe, -aushilfe und billigem Wohnraum. Dieses ist der Hintergrund der eingangs erwähnten Studie der Zeitschrift Finanztest.

Einen sehr deutlichen Hinweis geben auch die Ergebnisse der Untersuchung von Bremer, die eine Erhöhung der Mietbelastung am Haushaltseinkommen um 100%, d. h. im Falle ihrer Untersuchung (Altona-Altstadt) von durchschnittlich 12,5% auf 25% nach der abgeschlossenen Sanierung feststellte.¹¹ Eine Untersuchung von Heike Herrmann in der südlichen Neustadt, einem der fünf ärmsten Viertel in Hamburg und der neue Standort des Großverlagshauses Gruner & Jahr, kommt zu rapiden Steigerungen der Mietbelastung schon im Vorfeld der Errichtung des neuen Verlagshauses.

Das Gebiet hatte mit die niedrigsten Mietsätze in Hamburg. Zum Zeitpunkt der Untersuchung, 1991, lagen die Mieten durchschnittlich schon bei bis zu 11 DM/qm. Die Infrastruktur der kleinen Geschäfte stirbt aus und wird durch Superstrukturen ersetzt. Die Umstrukturierung bringt gleichzeitig eine Welle von Modernisierungen, sowohl der Ladenlokale wie der Wohnungen in Gang. Die erste Schutzmaßnahme wurde erst jetzt ergriffen, obwohl die schleichende Veränderung des Viertels schon seit Anfang der 80er Jahre läuft.¹² Dieser Erlaß einer sozialen Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Ziffer 2 BauGB, legt zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung fest, daß der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen und für ein Jahr zurückgestellt werden können.¹³ Jedoch an diesem Instrument labo-

¹¹ D. Bremer (s. A 8), S. 297.

¹² Alle Angaben nach: »Neustadt: Kaum wiederzuerkennen« (Interview mit Heike Herrmann), in: Mensch Mieter/in, Nr. 5, Oktober 1992, Zeitschrift hrsg. von Mieter helfen Mietern, Hamburger Mieterverein e.V., S. 3 f.

¹³ Diese Maßnahme allerdings könnte auf einen Paradigmenwechsel in der hamburgischen Planung hinweisen.

¹⁰ Der Umbau einer ehemaligen Schiffsschraubenfabrik zu einem Zentrum für Film (»Zeise-Fabrik« und der Neubau des Hertie-Kaufhauses auf dem ehemaligen jüdischen Friedhof zum Hertie-Quarree).

riert man im Senat noch. Seine langfristige Eignung ist auch fraglich.

Wollte man stattdessen das Instrument der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet als Schutzmaßnahme verallgemeinert anwenden, würde das wohl einerseits die soziale Problemlage berücksichtigen, andererseits jedoch die Politik überfordern. Sollte diese Maßnahme greifen, würde sie dem Sinn des BauGB entgegenstehen, denn »die Eingriffsregelungen des Gesetzes, besonders die Eingriffe in private Verfügung über Grund und Boden, konnten bei ihrer Genese politisch nur damit gerechtfertigt werden, daß sie zum Ziel haben, langfristig die Gebiete der Stadt, die aufgrund ihrer strukturellen Probleme aus dem über den Markt gesteuerten Prozeß der Selbstregulation herausgefallen sind, aufzuwerten und langfristig wieder an diese Marktprozesse heranzuführen.«¹⁴ Die Wohnqualität, so folgt daraus, wird sich also ohnehin – neutral ausgedrückt – verändern (müssen). »Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind (eben) Maßnahmen«, so steht es in § 136 Abs. 2 BauGB, »durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Mißstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.«

Neue Paradigmen in der Planung (?)

Die Menschen in Ottensen verstehen das sehr genau und lehnen deshalb auch die Definition der »städtebaulichen Mißstände« für ihr Gebiet ab. Sie bevorzugen die Bezeichnung »Sozialer Brennpunkt« Ottensen/Altona.¹⁵ Es ist verwunderlich, daß sie diesen doch eher stigmatisierenden Begriff aufgreifen, allerdings zielen sie damit auf einen erst in jüngster Zeit in Hamburg entwick-

¹⁴ A. Pfadt, Umstrukturierung und Verdrängung als Folge von Stadterneuerung und Wohnungsnot – zum Beispiel in Hamburg. Ein Beitrag zur Diskussion um »Gentrification«, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1992, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin 1992, S. 120.

¹⁵ Zeise-Wiesen-Initiative, Vorschläge zur Bebauung der Zeise-Wiese, o. O. (Hamburg-Ottensen), o. J. (1992?), o. Pag. (S. 3).

kelten Ansatz unter dem Thema »Soziale Großstadt Strategie«. Der Senat hatte am 15. September 1992 eine von der damaligen Stadtentwicklungssenatorin Traute Müller vorgelegte Drucksache zur Verbesserung der Stadtteilentwicklung beschlossen, womit er erstmals Gelder bereitstellte, um in den Gebieten der Westlichen Inneren Stadt, Jenfeld und Dulsberg mit einem konzeptionellen Ansatz der stärkeren Berücksichtigung von Initiativen, Bewohnergruppen und anderen Interessenvertretern zu entsprechen. Die Mittel sollen übrigens selbstbestimmt verwaltet werden. Sie sind allerdings noch so gering, daß bisher lediglich der Ansatz zählt, wenn nicht gar die geringe Mittelhöhe den Ansatz ohnehin ad absurdum führt. Es wäre allerdings der erste – wenn er denn ausgebaut werden würde –, der städtische Probleme nicht mehr auf bauliche Definitionen reduziert, sondern auf soziale erweitert. Dirk Schubert hält ihn in der Bundesrepublik für einmalig und schon von daher positiv.¹⁶

Lokale Vorstellungen von der Wohnqualität

Die Menschen in Ottensen haben sich seit einigen Jahren in diese Richtung gehend organisiert und entsprechende Planungen für ihr Viertel unterbreitet und darin auch dezidierte Vorstellungen von der Wohnqualität entwickelt: »Das Modell Ottensen«, so ist einem Papier der »Initiative Zeise-Wiese« zu entnehmen, »das bedeutet: Nachbarschaftlichkeit, Aufeinanderzugehen, ein Bedürfnis nach Kommunikation, ein Weniger an Ausländerfeindlichkeit, ein Mehr an Toleranz und die Chance zu unterschiedlichen Lebensformen. Ansätze zu einem Verständnis von Stadtteilentwicklung, das die Interessen der AnwohnerInnen berücksichtigt.«¹⁷ Dieser Definition ihrer Vorstellungen von Wohnqualität ver-

¹⁶ D. Schubert, Vom »Unternehmen Hamburg« zur »Sozialen Großstadtstrategie« – Stadtentwicklung, soziale Brennpunkte und neue Planungskultur, in: Deutsches Architektenblatt 8/93, S. HS 154.

¹⁷ Zeise-Wiesen-Initiative (s. A 15), S. 3.

suchen sie nachzukommen, indem sie sich zu mehrfach vernetzten Initiativen und Gruppen zusammengefunden haben und versuchen, im Neubau, auf der brach liegenden Zeise-Wiese dieses Modell quartiersverträglich im sozialen Wohnungsbau zu realisieren.

Es bleibt anzumerken, daß sie eigentlich alle vorhatten, diese Vorstellungen im Bestand zu realisieren, jedoch wegen des angespannten Wohnungsmarktes gezwungen waren, sich über Neubau Gedanken zu machen. Anliegen ist ebenso die Wohnqualität des gesamten Viertels. Dazu gehört auch der Erhalt der noch vorhandenen kleinen Gewerbestruktur, die sehr unter dem bereits laufenden Verdrängungsprozeß leidet. Die Sicherung bzw. die Neuansiedlung des kleinen Gewerbes wird auch im Zusammenhang mit den Arbeitsstätten im Quartier und der Verringerung des Verkehrsaufkommens in der gesamten Stadt begriffen.¹⁸

Um einen stadtteilmfassenden Ansatz zu erreichen, hatte sich 1993 die Stadtteilkonferenz Ottensen gebildet. Sie ist ein Zusammenschluß verschiedener vor Ort ansässiger und tätiger Stadtteilgruppen, -zentren, Initiativen, Behördenangehöriger (Schulen, Amt für soziale Dienste) und anderer Organisationen und Institutionen (Mieterverein MhM, Sanierungsträger, Kirche etc.). Sie will vor allem eine integrierte Zusammenschau der Vorgänge im Viertel leisten und ist damit ein Beispiel dafür, was zur Zeit in der Bundesrepublik in vielen größeren Städten entsteht und schon alte Vorbilder in den USA hat: die intermediären Institutionen.¹⁹ Diese ber-

¹⁸ Ebda., S. 8 und passim.

¹⁹ K. Selle, Neue Institutionen für die Entwicklung städtischer Quartiere, oder: warum entstehen intermediäre Organisationen?, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1990/91, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin 1991, S. 69 ff.; ders., Zu Reichweite und Voraussetzungen des Bewohnerengagements im Wohnbereich – Zwölf Thesen, in: J. Boll / R. Huß / W. Kiehle, Mieter bestimmen mit. Ein Modell der Mietermitbestimmung für Siedlungen von Wohnungsunternehmen, Darmstadt 1993, S. 13 ff.

gen gegenwärtig m.E. die größten Chancen einer integrierten, quartiersbezogenen Stadtteilentwicklung und somit der Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren.

Zum Zusammenhang von Quartiers-Wohnqualität und Stadtentwicklung

Es fehlen in Hamburg (nach Hamburgischer Landesbank) mindestens 90 000 Wohnungen bis zur Jahrtausendwende, jährlich werden augenblicklich etwa 5000 bis 6000 Wohnungen gebaut, jedoch kommen zwischen 600 und 4000²⁰ in Abgang – durch Abbruch oder Umnutzung. Ebenso liefen 1992/93 ca. 70 000 Sozialwohnungen aus der Bindung. Diese, nach Millionären gerechnet, reichste Großstadt Europas, Hamburg, weist etwa ein Drittel ihrer Einwohner auf, die wenig Chance auf Versorgung mit Wohnungen auf dem freien Markt haben und unter die Armutsgrenze fallen:

- 27% aller Hamburger Haushalte verfügten 1992 nur noch über ein Jahreseinkommen von Brutto 22 000 DM,
- 11% der Erwerbstätigen verdienten unter 1400 DM monatlich und
- 1990 gab es in der Stadt 181 000 Sozialhilfeempfänger.

Gleichzeitig – und das kommt hinzu – bescheinigte eine Studie des Ifo Instituts und der Kienbaum Beratungsgesellschaft, daß die Wirtschaft den Standort Hamburg favorisiert, jedoch als wesentlichsten Mangel die fehlenden Wohnungen sieht, weil sie keine Unterbringungsmöglichkeiten für ihre Fachkräfte findet. Es sind gerade auch diese Fachkräfte, die in die innerstädtischen Quartiere drängen und um Wohnungen konkurrieren, die zum Verkauf angeboten werden und dabei meist, wegen ihrer größeren Zahlungsfähigkeit, dominieren.

Der soziale Friede in der Stadt ist seit längerem stark gefährdet und drückt sich u. a. auch in

²⁰ Der Autor neigt letzterer Zahl zu, schon aus dem Grunde, daß sich die Warteschlangen der Wohnungsbewerber nicht sichtbar abauen.

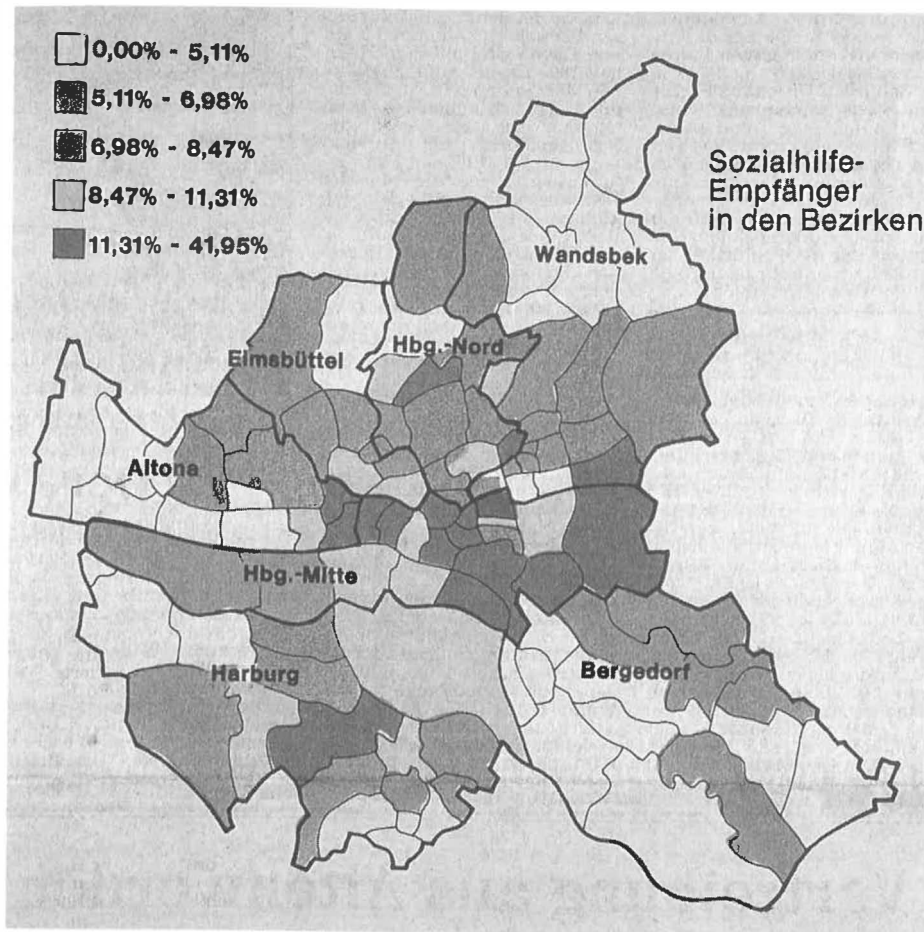


Abb. 5: Sozialatlas von Hamburg: Gewinner und Verlierer wohnen in unterschiedlichen Stadtteilen

den Wahlergebnissen aus (rechte Protest-Stimmen). Hinzu kommt, daß im Zuge des EG-Zusammenschlusses (jetzt EU) mit starken Beeinflussungen der Metropolen gerechnet werden muß. Eine Studie des Instituts für Raumplanung an der Universität Dortmund und des Lukács-Instituts für Sozialwissenschaften an der Universität Paderborn, die im Auftrag des Bundesbauministeriums erstellt wurde, weist auf die Bedeutung des Binnenmarktes für die Regionen und Metropolen hin: Es wird Gewinner und Verlierer geben, in einem bisher nicht gekannten Aus-

maß. Diese werden sich nicht nur zwischen den Regionen und Metropolen ergeben, sondern auch innerhalb der Metropolen selbst.²¹

²¹ Raumordnerische Aspekte des EG-Binnenmarktes; *Institut Raumplanung Universität Dortmund*, Studie A, Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Raum- und Siedlungsstruktur in Westdeutschland; *Lukács-Institut für Sozialwissenschaften an der Universität – GHS – Paderborn*, Studie B, Problemwahrnehmung und Handlungsmög-

Daher bedürfen die hohen lokalen Quartierpotentiale ebenso einer Unterstützung wie die regionalen Potentiale. Das »soziale Kapital« so Dangschat, gilt es zu erkennen und zu stützen,²² und Hamburgs Oberbaudirektor kommt in seinem neuen Buch gar zu der Einschätzung: »Die Zukunft der Metropolregion wird zunehmend mehr vom sozialen Klima abhängig sein (...) vom Umgang mit Minderheiten, von echter Offenheit für die multikulturelle Gesellschaft, von Toleranz gegenüber Andersdenkenden, von dem Verhalten gegenüber Ausländern, der Integrationsfähigkeit der Politik zu aktiver Konfliktlösung insbesondere bei sozialen Problemen.«²³

Zusammenschau von (vorläufigen) Sicherungsmaßnahmen innerstädtischer Wohnqualität

Das notwendige Maßnahmenbündel zur Erhaltung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren, kann nur unter dem Ansatz der »Sozialen Großstadtstrategie« gefaßt werden, d. h., daß die Bereiche Lokales, Gesamtstädtisches und Regionales vorbehaltlos integriert behandelt werden müssen. Der Erhalt der lokalen Wohnqualität, ist in erster Linie nicht nach baulichen Kriterien zu betrachten, sondern nach sozialen. Die soziale Integration der Gesamtstadt geht vor einer in Teilbereichen prosperierenden zweiten, anderen Lokalität. Die »solidarische Stadt«, Teil eines Szenarios bei der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, muß angestrebt werden.

Die bisherigen Instrumente sind nur wenig auf die neue, zugespitzte gesellschaftliche Situation zugeschnitten, daher sind – neben deren notwendiger Ausdifferenzierung – die vorhande-

lichkeiten regionaler Akteure gegenüber dem EG-Binnenmarkt (1991), im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (veröffentlicht: Bonn 2/92). Ich danke Hildegard Kösters für den Literaturhinweis.

²² J. Dangschat, Soziale Brachen, in: *Der Architekt* 10/1993, S. 582.

²³ E. Kossak, Stadt im Überfluß, Optionen für die wachsende Stadt, Hamburg 1993, S. 7.

nen weitausgreifend anzuwenden und weiterzuentwickeln:

I. Wohnungsmarkt

- der soziale Wohnungsbau muß kontinuierlich erfolgen und nicht in Schüben;
- die Bindungen sind langfristig zu gestalten, späterhin dauerhaft, da sonst eine stete Wiederholung des Mangels preiswerten Wohnraums in der Stadt vorprogrammiert ist;
- der Wohnungsbestand, besonders der preiswerte, muß wirksam geschützt werden: Darunter fällt die Überwachung der Mietpreise ebenso wie die Wohnungspflege, d. h. Überwachung der Instandhaltung und der Zweckentfremdung;
- der Mieterschutz muß wirksam ausgeübt werden;

II. Planung

- eine flächendeckende Anwendung der förmlichen Festlegung der Sanierungsgebiete ist empfehlenswert;²⁴
- die materiellen Werte der Wohnqualität der innerstädtischen Quartiere (wie soziale Kontakte und Hilfen, sowie Recht auf Bleiben, Recht auf Heimat) sind in den Sozialplänen nach § 180 BauGB zu berücksichtigen,
- es ist nicht nur eine Planungsfolgen-, sondern eine Maßnahmefolgen-Abschätzung für größere Einzelmaßnahmen im Stadtzusammenhang von unabhängigen Gutachtern durchzuführen. Sozialverträglichkeitsprüfungen sollten obligatorisch werden (wie z. B. die Umweltverträglichkeitsprüfungen);
- in förmlich festgelegten Gebieten sollte die Stadt das Vorkaufsrecht extensiv ausüben und die Überführung der Bindung der Sanierungsmittelzuwendungen an langfristige bis unbefristete Mietpreisbindungen betreiben. Dasselbe gilt für die Anwendung von Modernisierungs- und Instandsetzungsprogrammen,

²⁴ Vgl. zur Maßnahme der flächendeckenden Sanierungsgebietsausweisung H. Blumenfeld, Vom Kampf gegen den Kahlschlag, in: *Die alte Stadt* 3/88, S. 324.

- ferner sollte eine extensive Anwendung der Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 2 BauGB erfolgen;
- Zusammenwirken mit lokalen Gruppen und ernsthafte Einbeziehung ihrer Probleme und Vorhaben (z. B. als »Stadtdialog«),²⁵
- Unterstützung und Zusammenarbeit lokaler, intermediärer Gruppen,
- und Nutzung und Förderung lokaler Potentiale (Infrastruktur, Sozialkapital).

Bevor ich aber nun aufzählend so fortfahre, möchte ich das ganze mit den Worten eines der

wohl bedeutendsten Planer unseres Jahrhunderts zusammenfassen. Hans Blumenfeld hatte nämlich ähnliche Erfahrungen mit der Sanierung bereits in den 40er Jahren in New York, USA, gemacht und versuchte seinen Freunden, die ihn nicht so recht verstanden, das Problem mit Hilfe eines einfachen Bildes zu verdeutlichen, er sagte ihnen: »Wenn man jemandem helfen will, der seine Hosen abgewetzt hat, kauft man ihm eine neue oder flickt die alte, man reißt ihm jedoch nicht die Hose vom Leib. So einfach ist das wirklich.«²⁶

²⁵ In Hamburg wurde am 14. Mai 1993 der sog. »stadtdialog Hamburg« von Stadtentwicklungssenatorin Traute Müller eingeführt, der den Beginn des Versuches einer Einbeziehung aller Bevölkerungsschichten in die Stadtplanung und -entwicklung darstellt, der leider nach ihrem Rücktritt und der Neuinstallation des Hamburger Senats noch nicht wieder aufgenommen worden ist; vgl. auch: stadtdialog Hamburg, Dokumentation des stadtdialog Hamburg, 14. Mai 1993, hrsg. von der *Stadtentwicklungsbehörde Hamburg*, Referat für Öffentlichkeitsarbeit, Red. R. Butt / R. C. Culemann, Hamburg 1993.

²⁶ Hans Blumenfeld, Stadtplaner, »...es sei denn, sie bauen eine humane Stadt«, Autobiographie 1892–1988, hrsg. von V. Roscher, Basel/Berlin/Boston 1993, S. 167 und passim.

Autoren

WOLFGANG BEHRINGER promovierte 1985 in München mit einer vergleichenden Regionalstudie »Hexenverfolgung in Bayern«. Nach mehreren Studien zur Geschichte der Stadt München seit 1991 Koordination eines Projektes zur vergleichenden Städte-Ikonographie an der Universität Bonn.

HEINRICH HEIDEBRECHT, geb. 1958 in Nowosibirsk. Studium der Architektur an der Nowosibirsker Ingenieurschule, danach Tätigkeit am dortigen Projektinstitut für Hochbau. 1986 Aussiedlung nach Deutschland. Zur Zeit Tätigkeit als Architekt in Stuttgart.

RENATE KASTORFF-VIEHMANN ist Professorin für Bau- und Planungsgeschichte an der Fachhochschule Dortmund; DR.-ING. URSULA VON PETZ ist Akademische Oberrätin am Institut für Raumplanung an der Universität Dortmund; MANFRED WALZ ist Professor für Städtebau und Stadtbaulehre an der Fachhochschule Dortmund.

WINFRIED MÖNCH (1957), nach Studium der Geschichte, Geschichte der Naturwissenschaft-

ten und Technik an der Universität Stuttgart wiss. Mitarbeiter am Projekt Wirtschaftsbibliographie des deutschen Südwestens bei der Robert-Bosch-Stiftung. Verschiedene Arbeiten zur Stadtgeschichte Stuttgarts.

VOLKER ROSCHER (vgl. Die alte Stadt 3/1991, S. 295).

WOLFGANG SCHMIDT (1958), nach Studium der Geschichte und Politikwissenschaft Promotion zum Dr. phil. 1988 am Lehrstuhl für bayerische Landesgeschichte in München. Seit 1989 Lehrstabsoffizier für Militärgeschichte an der Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck.

HARTMUT H. TOPP (1951), ist Professor an der Universität Kaiserslautern und Leiter des Fachgebietes Verkehrswesen. Beratender Ingenieur und Mitinhaber des Planungsbüros Retzko + Topp in Darmstadt, Düsseldorf und Dresden. Forschungsschwerpunkte u.a. Verkehrssicherheit, Verkehrsverminderungskonzepte und Straßenraumgestaltung.

Notizen

Städtebauförderung in Deutschland

Resolution der Arbeitsgemeinschaft

»Die Alte Stadt e.V.«

Die Vertreter der 180 Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. haben am 22. Oktober 1993 folgende Resolution gefaßt:

1. Die Erhaltung und Erneuerung der Städte und Gemeinden in Deutschland ist eine nationale Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden.
2. Mehr als zwei Jahrzehnte haben gezeigt, daß Stadterneuerung eine Daueraufgabe ist und im Spektrum aktueller und künftiger Aufgabenfelder der Stadtentwicklung unzweifelhaft den ersten Rang einnimmt.
3. Städte haben hierzulande eine unersetzbare identitätsstiftende, mithin zentrale politische Funktion. Die Erhaltung und Erneuerung dieser Stadt muß auch in Zukunft einen hohen Stellenwert haben, um die vorrangigen Ziele – Bewahrung des städtebaulichen Erbes, Verbesserung der Wohnverhältnisse und Umweltqualität sowie die Begleitung des wirtschaftlichen Strukturwandels – erreichen zu können.
4. In diesem Zusammenhang hat die Städtebauförderung hohe kulturelle, gesellschaftspolitische und wirtschaftliche Bedeutung.
5. Auch in Zukunft müssen Bund und Länder die Städtebauförderung finanziell unterstützen, damit diese zentrale Gegenwarts- und Zukunftsaufgabe erfüllt werden kann.
6. Die Einbeziehung der Städte und Gemeinden in den neuen Bundesländern in die Städtebauförderung – auch unter Verschiebung seitheriger Förderprioritäten – ist notwendig und wird nachdrücklich begrüßt.
7. Ein Aussetzen beziehungsweise ein völliger Wegfall der Städtebauförderung in den alten Bundesländern kann – in Verantwortung der

bedeutenden nationalen und kommunalen Aufgabe – nicht hingenommen werden.

8. Nur mit hinreichenden Haushaltsmitteln des Bundes und der Länder lassen sich die investiven Anstoßeffekte auch auf privater Seite erzielen, die – auf Kontinuität bauend – die Stadterneuerung zur gemeinschaftlichen Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden haben werden lassen.

Erster Vorsitzender: *Ulrich Bauer*, Oberbürgermeister

Generalsekretär: *Dr. Otto Borst*, Universitätsprofessor

Reaktionen auf die Resolution

Dr. Wolfgang Schäuble

Vorsitzender der CDU / CSU-Fraktion
im Deutschen Bundestag

»Vor dem Hintergrund der wiedergewonnenen Deutschen Einheit, der besonderen Lage der neuen Länder und der gebotenen Solidarität mit ihnen hat der Gesetzgeber für 1993 dem Einsatz der Städtebauförderungsmittel in den neuen Bundesländern Priorität eingeräumt und keinen neuen Verpflichtungsrahmen für Finanzhilfen in den alten Bundesländern zur Verfügung gestellt. Ich habe mich zusammen mit den Wohnungs- und Städtebaupolitikern meiner Fraktion frühzeitig und deutlich gegen eine Interpretation dieses Beschlusses als Signal für eine endgültige und völlige Einstellung der Bundesfinanzhilfen ausgesprochen. Der im April letzten Jahres zwischen Bundesfinanzminister, den Länderfinanzministern und Vertretern der Bundestagsfraktion gefaßte Beschluß sah dazu bekanntlich vor, daß der Verpflichtungsrahmen für die Städtebauförderung in den alten Bundesländern mit 80

Mio. DM jährlich ab 1994 fortgeführt werden kann. (...) In Anbetracht der Notwendigkeit einer Konsolidierung der öffentlichen Haushalte glaube ich, daß damit hinreichende Haushaltsmittel für die Städtebauförderung bereitstehen.«

Achim Großmann MdB

Wohnungspolitischer Sprecher der
SPD-Bundestagsfraktion

»Ihre Argumentation hinsichtlich der städtebaulichen, kulturgeschichtlichen und wirtschaftspolitischen Bedeutung der Städtebauförderung stößt seitens der SPD-Bundestagsfraktion auf große Zustimmung.

(...) Von daher ist es völlig unverständlich, daß die Bundesregierung die ursprünglich für 1993 vorgesehenen Bundesfinanzhilfen für die alten Bundesländer in Höhe von 380 Mio. DM völlig gestrichen hat.

(...) Für uns ist es unbestritten, daß die Sanierungsoffensive in den östlichen Bundesländern fortgesetzt werden muß. Allerdings dürfen diese Maßnahmen und die dafür 1993 und 1994 veranschlagten Mittel in Höhe von 1 Mrd. DM nicht zu Lasten der westlichen Städtebauförderungsmittel gehen.

(...) Die im Verpflichtungsrahmen für 1994 vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von 80 Mio. DM halten wir aber für viel zu gering. (...) Deshalb hat die SPD-Bundestagsfraktion im Zuge der abschließenden Beratungen über die Städtebauförderungsmittel für das Jahr 1994 eine Erhöhung der Finanzmittel für die westlichen Bundesländer auf 380 Mio. DM gefordert.«

Hans P. H. Schuster MdL

Mitglied des Ausschusses für Raumordnung,
Bauwesen und Städtebau
Vorsitzender des Arbeitskreises Denkmalpflege
und Vizepräsident des Landesheimatbundes
von Sachsen-Anhalt

»(...) Ich halte allerdings seitens des Bundes eine vernünftige Reduzierung der Städtebauförderung in den Altbundesländern zugunsten der neuen Bundesländer für eine zeitweilig notwendige Lösung.«

Dr. Hermann Otto Solms

Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion

»(...) Im Bundeshaushalt ist für das Jahr 1994 für die Städtebauförderung ein Verpflichtungsrahmen von insgesamt 1 Mrd. DM veranschlagt. Davon sind 920 Millionen DM für die neuen Bundesländer und lediglich 80 Millionen für die alten Bundesländer vorgesehen. (...) Mittelfristig muß allerdings auch in den alten Ländern dem tatsächlichen Bedarf Rechnung getragen werden.«

Dr. Ilja Seifert MdB

Wohnungspolitischer Sprecher der
PDS / Linke Liste

»Meines Erachtens dürfen die Städte und Gemeinden in Ost- und Westdeutschland in Fragen der Wohnungsbau- und Städtebauförderung nicht gegenseitig ausgespielt werden.«

Werner Schulz MdB

Parlamentarischer Geschäftsführer
Bündnis 90 / Die Grünen

»(...) Zu Ihrer Resolution kann ich nur sagen, daß ich in allen Punkten übereinstimme.«

Rudolf Scharping

Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz

»Neben einem denkmalgerechten Erhalt geht es dabei aber auch um eine sozialverträgliche Perspektive: Verdichtetes und energiesparendes Bauen sind zu fördern. Alte, Behinderte und Familien müssen weiter Platz in den alten Ortskernen finden und die Mietbelastungen tragen können.«

Rudi Geil

Innenminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern

»(...) Ich begrüße auch die deutliche Verschiebung der Förderpriorität zugunsten der Beitrittsländer und erkenne an, daß diese Tatsache in den alten Ländern verständnisvoll akzeptiert wird. Ein völliger Wegfall der Städtebauförderung

mittel in den Altländern wäre angesichts der dort noch zu erfüllenden Aufgaben bei der Stadterneuerung und als Strukturhilfe ein Weg in die falsche Richtung.

Es sind gerade die staatlichen »intensiven Anstoßeffekte«, die dazu führen, daß unsere Städte mit Hilfe privater Bauherren wieder gesunden. Das mittelständische Bauhandwerk wird dadurch darüber hinaus gestärkt.«

Gerhard Mayer-Vorfelder
Finanzminister des Landes Baden-Württemberg

»(...) Auch die Stadt- und Dorfsanierung muß sich dem enger werdenden Finanzvolumen anpassen. Mir ist durchaus bewußt, daß die investiven Anstoßeffekte dieser Programme erheblich sind. Gleichwohl werden wir auch diese Programme nicht mehr im bisherigen Umfang fortführen können.«

*Ministerium für Umwelt, Naturschutz
und Raumordnung Land Brandenburg*

»(...) Innerhalb des Landes Brandenburg besteht das Ziel, Schwerpunkte für eine gezielte Fördertechnik der Landesregierung zu setzen, die wiederum Initialwirkung auf das jeweilige räumliche und sachliche Umfeld ermöglichen. Es sind dies z. B. 13 Städte, die als 11 »Regionale Entwicklungszentren« zunächst einer Stabilisierung bedürfen und künftig auch Entlastungsaufgaben für den Berlin-Brandenburger Ballungsraum wahrnehmen sollen. (...) Städtebauförderung darf nicht entfallen.«

Dr. Erwin Vetter
Minister im Staatsministerium
Baden-Württemberg

»(...) Auch die Neuordnung und Umnutzung brachgefallener Militärgelände und entsprechender Gewerbe- und Industrieflächen stellen unabwiesbare strukturelle und städtebauliche Aufgaben dar, deren Erfüllung eine kontinuierliche Städtebauförderung voraussetzt. Vor diesem Hintergrund bedauere ich die Unterbrechung der Städtebauförderung des Bundes für die alten

Länder außerordentlich. Ich darf Ihnen jedoch versichern, daß die Förderung der Stadterneuerung und Stadtentwicklung nach wie vor eine landespolitische Schwerpunktaufgabe bleibt.«

Walter Zuber
Minister des Innern und für Sport des Landes
Rheinland-Pfalz

»(...) Vor allem die Bereitstellung von ausreichend Wohnungen und preiswertem Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen, sowohl durch Neubau als auch durch Instandsetzung und Modernisierung, muß nachhaltig gefördert werden. Die Städte müssen auch in ihren Bemühungen, attraktive Wirtschaftsstandorte zu werden, die sich im internationalen Wettbewerb um die Ansiedlung von Betrieben und Unternehmen behaupten können, unterstützt werden.

Für sehr viele Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz kommt hinzu, daß sie vom Truppenabbau und der Konversion besonders betroffen sind. Für diese Kommunen ist die Städtebauförderung ein wirksames Instrument zur Durchführung von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur und zur Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. (...) Auf Dauer ist aber die Kontinuität und langfristige Absicherung der Städtebauförderung in den alten Ländern nur als gemeinsam von Bund, Ländern und Gemeinden zu bewältigende Aufgabe möglich.«

Harald B. Schäfer
Umweltminister des Landes
Baden-Württemberg

»(...) Gewünscht hätte ich mir eine stärkere Verankerung der Umweltqualität im Rahmen Ihrer Resolution.«

Heinz Eggert
Staatsminister im Sächsischen
Staatsministerium des Innern

»(...) Wir im Freistaat sind uns darüber klar, daß sanierte Altstädte sowohl eine wesentliche Grundlage für die Identität Sachsens und seiner

Bewohner sind, als auch die entscheidende Chance für die Kommunen darstellen, wirtschaftlich florieren zu können.«

*Hessisches Ministerium für Landesentwicklung,
Wohnen, Landwirtschaft, Forsten
und Naturschutz*

»(...) Hessen wird rd. 7,2 Mio. DM Finanzhilfen des Bundes für die Städtebauförderung erhalten. Damit können die grundsätzlichen Finanzprobleme der Städtebauförderung nicht gelöst werden.«

Dr. Ottobert Brintzinger
Ministerialdirigent im Innenministerium des
Landes Schleswig-Holstein

»(...) Nach Berechnungen des Bundesverbandes der Heimstätten e.V. dürfte sich die Städtebauförderung durch entsprechende Steuereinnahmen des Bundes und der Länder auf die Dauer fast selbst tragen. Dies ist offensichtlich bei der Entscheidung, die Städtebauförderung in den westlichen Ländern für 1993 auszusetzen und für 1994 nur sehr geringe Bundesfinanzhilfen zu gewähren, übersehen worden. (...) Es wäre dazu sehr förderlich, wenn die an der Städtebauförderung interessierten Institutionen alle Möglichkeiten wahrnehmen würden, dem politischen Druck auf die Bundesregierung zur gemeinsamen Fortsetzung der Städtebauförderung zu verstärken.«

Freie und Hansestadt Hamburg
Stadtentwicklungsbehörde

»(...) Dies bedeutet, daß es uns nicht nur um die bauliche Erhaltung und Erneuerung der Stadt geht, sondern ganz besonders auch darum, daß Veränderungsprozesse in Sanierungsgebieten verhindert werden und Benachteiligungen in sozialen Problemgebieten abgebaut werden. Daher steht die Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen mit langfristigen Mietbindungen, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, die Sicherung gemischter Stadtstrukturen und die Erhaltung von Arbeits-

plätzen im Vordergrund unserer Stadterneuerungspolitik. (...) Trotz des weitgehenden Ausfalls der Bundesmittel hat der Hamburger Senat den Ansatz an städtebaulichen Sanierungsmitteln für 1994 gegenüber 1993 nicht vermindert, sondern um gut 1 Mio. DM erhöht.«

Eva Maria Lemke-Schulte
Senatorin für das Bauwesen Freie Hansestadt
Bremen

»(...) Auch und gerade in Zeiten rückläufiger Steuereinnahmen und zunehmender sozialer Probleme in strukturschwachen Räumen hat die Städtebauförderung wirtschafts- und gesellschaftsstabilisierende Wirkungen, auf die keine staatliche Ebene verzichten sollte. Da für die Generationsaufgabe der Stadterneuerung immer wieder in Abständen gewonnen werden muß, kommt Ihre Initiative zum rechten Zeitpunkt.«

Prof. Dr. Ulrich Hieber, Ministerialdirigent
Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-,
Wohnungs- und Siedlungswesen
zuständigen Minister der Länder

»(...) Bedauerlicherweise ist es aber gegenwärtig außerordentlich schwierig, bei Bund und Ländern für diese Aufgabe noch Mittel einzuplanen. Persönlich gehe ich davon aus, daß sich dies wieder ändert, denn Stadterneuerung und Stadtentwicklung sind gesellschafts- und sozialpolitisch so bedeutsame Aufgaben, daß man sie nicht abrupt beenden kann.

Ich sage Ihnen zu, daß ich die Chancen einer erneuten Ausweitung im Rahmen der ARGEBAU verfolgen und wieder Kontakt mit Ihnen aufnehmen werde, wenn sich Besserungen abzeichnen.

Deutscher Städtetag, Köln

»(...) Frau Dr. Schwaetzer hat uns zugesichert, Fördertatbestände in die Haushaltsberatungen für das Jahr 1994 mit aufzunehmen. Insbesondere sollten folgende Schwerpunkte berücksichtigt werden:

- Erschließung von Wohnbauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen,
- sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnungssituation,
- Umwidmung und Neunutzung von Brachflächen (ehemals militärisch genutzte Liegenschaften, Industriebrachen).

9. Essener Dorf-Symposium

Der interdisziplinäre Arbeitskreis Dorfsentwicklung veranstaltet am 9. und 10. Mai 1994 in Bleiwäsche, Gemeinde Wünnenberg, Kreis Paderborn eine Tagung zum Thema »Außerlandwirtschaftliche Arbeitsplätze im ländlichen Raum«.

Die anhaltenden Verluste land- und forstwirtschaftlicher Arbeitsplätze führen zu einem »Teufelskreis« der ländlichen Entwicklung (u. a. Infrastrukturverluste und Abwanderung), wenn es nicht gelingt, einen Ausgleich für die verlorenen Funktionen zu finden.

Strategien zur Schaffung außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze in ländlichen Regionen sind daher das Gebot der Stunde. Neben dem klassischen Instrument der Gewerbeansiedlung gibt es in jüngerer Zeit eine Vielzahl innovativer Projekte und Modelle, die Erfolg versprechen.

Die Tagung will die bisherige Entwicklung außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze auf dem Lande bilanzieren, politische Programme und Prognosen sowie eine Reihe interessanter Innovationen vorstellen und diskutieren.

Der Arbeitskreis Dorfsentwicklung besteht nunmehr seit sechzehn Jahren. Schwerpunktmäßig hat er bisher acht interdisziplinäre Dorfsymposien veranstaltet. Diese haben sich inzwischen zu einem anerkannten Forum wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Bemühungen um den ländlichen Raum etabliert. Zielsetzung der Bleiwätscher Tagungen ist es, anstehende Fragen und Probleme des Landes im Diskurs von Wissenschaft und Praxis, von Experten und Dorfbewohnern zu behandeln und möglichst auch Antworten oder Anregungen zu entwickeln.

Anfragen und Anmeldungen: Prof. Dr. Gerhard Henkel, Universität Essen, FB 9, Institut für Geographie, Fach Anthropogeographie, Universitätsstraße 15, 45117 Essen, Telefon 02 01 / 183 31 60–61

Fachtagungen des Instituts für Städtebau Berlin

- *Neue Wohnbaugebiete. Rahmenbedingungen, Anforderungen, Realisierungen* (mit städtebaulichen Besichtigungen in Falkensee, Land Brandenburg). 323. Kurs, 11. bis 13. April 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 350,- DM.
- *Verkehr und Städtebau. Beeinflussung des Stadt- und Stadtumlandverkehrs durch städtebauliche Maßnahmen* (mit städtebaulicher Besichtigung »Die neue Berliner Mitte«). 324. Kurs, 13. bis 15. April 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 340,- DM.
- *Produzierendes Gewerbe, störendes Gewerbe – Standort Stadt. Städtebau und Wirtschaft*. 325. Kurs, 2. und 3. Mai 1994 in Berlin, städtebauliche Besichtigungen am 4. Mai 1994. Teilnahmegebühr: 310,- DM.
- *Instrumente der Baulandbereitstellung: Vorhaben- und Erschließungsplan, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Städtebaulicher Vertrag, Baulandumlegung. Rechtsfragen, strategische Überlegungen, Erfahrungen der Praxis*. 327. Kurs, 6. und 7. Juni 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 310,- DM.
- *Erfahrungsaustausch – Festsetzungen des Bebauungsplans*. 328. Kurs, Berlin 9. 9., Schwerin 12. 9., Kiel 14. 9., Hannover 15. 9., Köln 19. 9., Frankfurt/Main 20. 9., Mainz 21. 9., Stuttgart 23. 9., Dresden 26. 9., Erfurt 27. 9. 1994. Teilnahmegebühr: 80,- DM.

Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an: Institut für Städtebau Berlin, Stresemannstraße 90, 10963 Berlin, Telefon (030) 2 61 16 11, Telefax (030) 2 61 30 99

Besprechungen

FRANZ-JOSEF JAKOBI unter Mitwirkung von THOMAS KÜSTER (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Münster, 3 Bände, Münster: Aschendorff 2. Aufl. 1993, 840 Abb., zus. 2460 S., DM 148,-*.

Dieses monumentale, prächtig ausgestattete, dabei relativ preisgünstige Werk ist ein wertvoller Beitrag zum 1200jährigen Jubiläum der Stadt Münster in Westfalen. Dem Herausgeber Franz-Josef Jakobi, Leiter des Stadtarchivs und Professor für Mittelalterliche Geschichte und Didaktik der Geschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, ist es gelungen, für die 53 Beiträge des Jubiläumswerkes die kompetentesten Autoren zu gewinnen. Die drei Bände sind zeitlich gegliedert; die zwei ersten enthalten jeweils einen verlaufs- und einen strukturge-schichtlichen Teil, in Band 3 kommt ein diachronischer Abriss zur Bildenden Kunst, Musik, Sprache und Literatur hinzu. Während sich Band 1 einem ganzen Jahrtausend, dem Zeitraum von 800 bis 1800 widmet, handelt Band 2 von anderthalb Jahrhunderten, von 1800 bis 1945, und Band 3 schließlich – zur Hälfte – von der Nachkriegszeit. Die zeitliche Staffelung entspricht zum einen der Überlieferungsdichte, zum andern dem Zeitrhythmus, dem Beschleunigungsfaktor und dem Ausmaß der Veränderungen, denen gerade die moderne städtische Welt unterworfen ist. In räumlicher Hinsicht handelt es sich bei dem vorliegenden Sammelband im wesentlichen um eine Geschichte der Altstadt Münster. Im Jahre 1975 hatte sich, nach erheblichen Vergrößerungen im vorangegangenen Jahrhundert, das Areal der Stadt durch Eingemeindungen vervierfacht, die Bevölkerung war um 30% gestiegen. Daß die Geschichte der ehemaligen Randgemeinden und jetzigen Stadtteile weitgehend außen vor bleibt, ist eine empfindliche

Lücke, wenn nicht vertane Chance. Die historische Bestandsaufnahme wäre durch eine angemessene Berücksichtigung bereichert, die kulturelle Integration gefördert worden.

Methodisch problembewußt führt Jakobi in die Stadtgeschichte ein, verweist sachkundig auf Forschungsdefizite und -perspektiven quer durch die Jahrhunderte. Dabei haben die Autoren vielfach aus den Quellen gearbeitet. Hinweise auf Literatur, Quellen und offene Fragen enthalten auch die Einzelbeiträge in dem jeweils beigefügten Anhang, der allerdings unterschiedlich instruktiv und umfangreich gestaltet wird. Der verlaufsgeschichtlich konzipierte Teil von Band 1 enthält neun Beiträge, der strukturge-schichtliche ebenfalls. Nur drei Aufsätze der ersten Gruppe beziehen sich auf das Mittelalter, d. h. auf sieben Jahrhunderte der 1200jährigen Geschichte. Das ist nicht nur auf eine konzeptionelle Schwerpunktsetzung oder eine Statik der Verhältnisse, sondern auch auf die Quellenlage zurückzuführen, die durch Zerstörungen von Archivbeständen (einen Brand im Jahre 1121 und die ideologisch begründete Vernichtung unter der Täuferherrschaft von 1534/35) recht ungünstig ist. Mit wissenschaftlicher Akribie und mit Blick für die größeren Zusammenhänge handelt E. Freise von der Gründung eines Klosters im Jahre 793 am Ort einer älteren Siedlung namens Mimigernafor durch Liudger, den ersten Bischof (805). Aus dem »monasterium« wurde sprach- und entwicklungsgeschichtlich »Münster«, der Stadtwerdungsprozeß fand – wie M. Balzer zeigt – erst im 12. Jahrhundert seinen Abschluß. Stadtrecht und -verfassung zwischen Hochmittelalter und Neuzeit stellt anschließend W. Ehbrecht in den Mittelpunkt seiner Ausführungen.

Die sechs Beiträge zur frühen Neuzeit überlappen sich mehrfach zeitlich und sachlich. Daß die

Täuferherrschaft und der Kongreß zum Abschluß des Westfälischen Friedens mit eigenen Kapiteln (von E. Laubach und H. Lahrkamp) herausgehoben werden, ist ein Tribut an Ereignisse, die eine überregionale und langfristige Ausstrahlungskraft besaßen und in besonderem Maße zum Bekanntheitsgrad der Stadt beigetragen haben. In Kauf genommen werden dabei Überschneidungen mit den Beiträgen von H. Duchhardt, der die prekäre Stellung der Protestanten im konfessionellen Zeitalter beschreibt, und A. Hanschmidt, der die Stadtgeschichte von 1580 bis 1661 behandelt, Jahrzehnte, die von der Behauptung einer bürgerlichen Autonomie gekennzeichnet waren. Das Jahr 1661 markiert deren Verlust an den Fürstbischof. Der Absolutismus, das Vordringen der landesherrlichen Gewalt, war auch für die Folgezeit konstitutiv, der sich die Beiträge von N. Reimann (Wende zum 18. Jahrhundert) und R. von Oer (1719–1802) widmen. Sie rücken das Wirken der Fürstbischöfe, viele Jahrzehnte Wittelsbacher, und ihrer Minister (herausragend Franz von Fürstenberg) in den Vordergrund. Die Landesherren residierten aufgrund der Personalunion mit dem Kurfürstentum Köln meist in Bonn, so daß Münster eine »Residenzstadt ohne Hof« (R. von Oer) war. Die Charakteristik der Beiträge macht deutlich, daß ihre inhaltliche Ausrichtung nicht identisch ist. Das beruht nicht nur auf einem Wandel der dominanten geschichtlichen Faktoren, sondern auch auf den individuellen Forschungsschwerpunkten der Autoren. Die Darstellung der Verlaufsgeschichte hätte wohl homogener ausfallen können, wenn eine stärkere Bindung an einen festen Themenkatalog angestrengt worden wäre.

Unter die Thematik »Strukturen und ihre Veränderungen«, so der Titel des zweiten Teiles von Band 1, lassen sich nicht alle hier veröffentlichten Beiträge subsumieren. Was G. Isenberg zur Stadtarchäologie ausführt, ist weitgehend ein methodisch-hilfswissenschaftlicher Exkurs am Beispiel Münsters. Wertvolles Basiswissen vermitteln die Ausführungen K.-H. Kirchhoffs zum Stadtgrundriß und zur topographischen Entwicklung, doch die im engeren Sinne historischen Kapitel beginnen erst mit F.-J. Jakobis Bei-

trag zur Bevölkerungsgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, der die soziale und berufliche Schichtung der Residenzstadt veranschaulicht. Ein eigenes Kapitel befaßt sich mit den Juden in der ständischen Gesellschaft (D. Aschoff). W. Kohl ergänzt in einem Beitrag über Kirche und kirchliche Institutionen, vornehmlich im Mittelalter, die einschlägigen verlaufsgeschichtlichen Kapitel. Einen Einblick in Alltagsleben und Volkskultur bietet L. Remling, der in der Hauptsache religiöses Brauchtum wie Fastnachtsfeiern und Prozessionen im alten Münster beschreibt. Eines der beliebtesten Volksfeste war die Große Prozession, die ursprünglich einen Bußcharakter besaß und an Pest und Feuersbrunst der Jahre 1382/83 erinnern sollte, in der Gegenreformation jedoch zu einer Sakramentsprozession umgestaltet wurde. Handel und Gewerbe der einstigen Hansestadt stellt P. Johaneck zum einen im Zusammenhang überregionaler Wirtschaftsverflechtungen, zum anderen im Hinblick auf die soziale Trägerschaft vom Mittelalter bis zum Ende des 18. Jahrhunderts dar. Er weist die zentralörtliche Funktion der Residenzstadt im Fürstbistum nach, durch die sie anderen westfälischen Städten (wie Dortmund und Soest) den Rang ablief, eine Funktion, die für den künftigen Status der Provinzialhauptstadt und darüber hinaus von Belang war. Die Bildungsinstitutionen in der frühen Neuzeit, mit denen sich B. Schönemann befaßt, waren eng mit der Kirche verknüpft, wie am Beispiel des Gymnasiums Paulinum deutlich wird. Einflußreich war vom 16. bis zum 18. Jahrhundert namentlich der Jesuitenorden. Ein herausragendes Ereignis stellte die Gründung einer Universität im Jahre 1780, nach vergeblichen früheren Anläufen, dar, die dem Kurator Franz von Fürstenberg zu verdanken war. Als voll ausgebildete Universität hatte sie nur bis 1818 Bestand. Das Vordringen der staatlichen Gewalt, das für den Absolutismus kennzeichnend war, konstatiert Schönemann für den Bildungsbereich, B. Sicken, den ersten Band abschließend, für das Kriegswesen. An die Stelle der städtischen Bürgerwehr trat nämlich eine auf den Landesherrn verpflichtete Garnison.

Band 2 enthält sieben verlaufs- und elf struk-

turgeschichtliche Beiträge. Im Unterschied zu Band 1 gibt es bei ersteren keine zeitlichen Überlappungen und halten sich die Autoren stringenter an die Beschreibung der allgemeinen politischen Entwicklung. Als »Jahre des Umbruchs« bezeichnet M. Lahrkamp mit Recht den Übergang des Fürstbistums Münster an Preußen infolge der Säkularisation, die französische Herrschaft, in der Münster Departementhauptort war, und den erneuten Übergang an Preußen nach den Befreiungskriegen. Gesellschaft, Wirtschaft, Verwaltung erhielten in dieser Zeit »moderne« Grundlagen. B. Walter und H.-J. Behr skizzieren die weitere Geschichte Münsters, nunmehr Hauptstadt der Provinz Westfalen, bis zur Reichsgründung, insbesondere den Prozeß der Integration, der durch konfessionell begründete Konflikte immer wieder Rückschläge erfuhr. Im Kulturkampf, den H. Gründers Beitrag in den Mittelpunkt stellt, kulminierte der Antagonismus zwischen dem »nordischen Rom« und der protestantischen, die Dominanz des Staates intendierenden Regierung. Entspannter waren die Beziehungen in der Folgezeit. J.-C. Kaisers Kapitel zur politischen Entwicklung bis zum Ende des Kaiserreichs 1918 macht allerdings evident, wie sehr das Zentrum das öffentliche Leben in der Stadt bestimmte. Der politische Katholizismus als prägender Faktor durchzieht leitmotivisch auch die Aufsätze von H.-U. Thamer zur Weimarer Republik und von J. Kuropka zur nationalsozialistischen Zeit, die in gelungener Weise die Bedeutung der allgemeinen Zeitumstände für die Stadtgeschichte aufzeigen. Die Kräfte der Beharrung reichten jedoch auch in Münster nicht aus, den Vormarsch der NSDAP zu verhindern. Bischof Clemens August Graf von Galen setzte allerdings wirkungsvolle Zeichen des Widerstandes.

Der strukturgeschichtliche Teil des Bandes 2 beginnt mit H.-J. Teutebergs Beitrag zu Bevölkerungsentwicklung und Eingemeindungen von 1816 bis 1945. Mit den Methoden der historischen Demographie werden die generativen Strukturen, veranschaulicht durch Graphiken, beschrieben. In thematisch und methodisch loser Verbindung stehen die Ausführungen zu den Eingemeindungen. Wünschenswert wäre die Ein-

beziehung aktueller Fragestellungen gewesen: »Fremde in Münster, Münsteraner in der Fremde« sowie »Geschlechterbeziehungen«. Die Ausführungen H. Sowades zur katholischen Kirche enthalten dadurch, daß der Katholizismus im Leben der Stadt eine so bedeutende Rolle spielte, manche Bekannte, dennoch ist ein eigenes Kapitel gerechtfertigt, ebenso wie das von F. W. Bauks zur evangelischen Gemeinde, deren Rückhalt im preußischen Staat gefestigt wurde, und das von D. Aschoff zur jüdischen Gemeinde, die nach Emanzipationsedikten zu Beginn des 19. Jahrhunderts schließlich den Holocaust erleben mußte. Mit dem Bereich der Kultur befassen sich M. Jeismann (Theater und Museen im 19. Jahrhundert) und D. Sauer mann (kirchliche und politische Feste), mit der Wirtschaft R. H. Tilly (Handel, Banken, Handwerk und Industrie) und W. R. Krabbe (kommunale Dienstleistungseinrichtungen). Die städtische Verwaltungsgeschichte skizziert H. Lambacher bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Bestehend in Diktion und Sachkenntnis ist K.-E. Jeismanns Beitrag zu den Bildungsinstitutionen zwischen 1815 und 1945: zur Akademie und der Westfälischen Wilhelms-Universität, zu den höheren Schulen, dem Volksschulwesen und den Berufsschulen. Das Vordringen des Staates im Erziehungswesen ging gleichfalls zu Lasten des kirchlichen Einflusses. Münster als Standort von Kommandobehörden und Truppen von der fürstbischöflichen bis zur nationalsozialistischen Zeit ist Gegenstand des letzten Beitrages von B. Sicken, der mit dieser Thematik, so wie in Band 1, Band 2 abschließt.

Der parallele Aufbau wird in Band 3 weitgehend aufgegeben. Der erste Teil, der von der Nachkriegszeit und Perspektiven der Stadtentwicklung handelt, trennt nicht mehr zwischen verlaufs- und strukturgeschichtlichen Beiträgen. In Kontinuität zu ersteren steht K. Teppes Aufsatz über politisches System, gesellschaftliche Strukturen und kulturelles Leben seit dem Zweiten Weltkrieg. Die Darstellung der Kirchengemeinden erhält eine Fortsetzung (durch H. Sowade und F. W. Bauks), dasselbe gilt für die städtische Verwaltung (H. Lambacher), die Bildungsinstitutionen (K.-E. Jeismann), das Militärwe-

sen (B. Sicken) und die Wirtschaft (mit D. Petzina als neuem Autor). Bevölkerungsentwicklung und Eingemeindungen, von denen H.-J. Teuteberg in Band 2 gehandelt hat, erhalten leider keine fortführende Darstellung für die Nachkriegszeit. Die Gebiets- und Kommunalreform von 1975 wird in den Beiträgen von Geographen (H. Heineberg, A. Mayr, W. Sommer) nur sehr knapp angesprochen. Sie analysieren Ausstattung und Reichweite Münsters als Oberzentrum und formulieren – knapper als nach dem Titel des Bandteils zu erwarten – Perspektiven der Stadtentwicklung. Freizeit- und Sozialeinrichtungen sowie das Vereinswesen und -leben (z. B. im sportlichen Bereich) finden ungenügend Berücksichtigung. Das ist als Monendum festzuhalten, auch wenn sich der Herausgeber einiger Lücken bewußt ist und diese in der Einführung anspricht.

Die neun Beiträge des letzten Bandteils sind der Bildenden Kunst, Musik, Sprache und Literatur quer durch die 1200jährige Geschichte gewidmet. Géza Jászai stellt Werke und Werkstätten der mittelalterlichen Kunst sowie die Bildhauerkunst der Neuzeit vor, P. Pier, A. Lorenz und H. Westhoff-Krummacher dokumentieren mit vielen Abbildungen die Malerei vom 16. bis zum 20. Jahrhundert. Mit neuzeitlicher Architektur, Bau- und Wohnungsgeschichte befassen sich K. Bußmann und K. E. Mummehoff. M. E. Brockhoff skizziert in einem zeitlichen Längsschnitt das musikalische Leben, beginnend mit geistlicher und weltlicher Musik des Mittelalters über höfische und bürgerliche Musiktheater bis zu den Musikschulen der Gegenwart. Von Sprach- und Literaturgeschichte handeln R. Peters und E. Ribbat. Literarisch hat Münster keine geringere als Annette von Droste-Hülshoff vorzuweisen, deren langjähriger Wohnsitz (das Rüschhaus) im heutigen Stadtgebiet liegt.

Auf die Einzelbeiträge folgt ein sachlich gegliedertes Literaturverzeichnis mit 2842 Titeln, deren Autoren und Herausgeber in einem alphabetischen Register aufgelistet werden. Ein Gesamtregister zu Orts- und Personennamen sowie zu Institutionen und Sachbegriffen erleichtert die inhaltliche Erschließung des Werkes. Wünschenswert wäre allenfalls noch eine Zeittafel gewe-

sen. Dem Anspruch, historische Darstellung und informatives Handbuch zugleich zu sein, wird die Stadtgeschichte, ungeachtet der kritischen Einwände und offengebliebener Wünsche, durchaus gerecht. Autoren und Redaktion haben sich mit Erfolg bemüht, ihr Bestes zum Gelingen des Werkes beizutragen. Das reich mit Bildern, Graphiken, Karten ausgestattete Jubiläumswerk verdient nicht zuletzt deshalb eine breite Rezeption, weil die Geschichte der Stadt Münster von den meisten Autoren in souveräner Art und Weise immer wieder in die allgemeingeschichtlichen Zusammenhänge der deutschen, gegebenenfalls der europäischen Geschichte eingebettet wird.

Münster

Peter Burg

BENIGNA SCHÖNHAGEN, *Tübingen unter dem Hakenkreuz. Eine Universitätsstadt in der Zeit des Nationalsozialismus* (= *Beiträge zur Tübinger Geschichte, hrsg. von der Universitätsstadt Tübingen, Bd. 4*), Stuttgart: Theiss, 1991, 492 S, DM 39,-.

»Wer sich zur Demokratie bekannte, sie bejahte, auch wenn es nur im privaten Kreis geschah, galt gesellschaftlich als anrüchig. [...] Die Mehrzahl der Professoren stand nach meinem Eindruck nicht gerade feindselig, weil ihnen Feindschaft charakterlich nicht lag, aber doch mit äußerster Skepsis der Demokratie gegenüber.« So umriß in der Rückschau der Tübinger Politologe Theodor Eschenburg, der Mitte der zwanziger Jahre erster Vorsitzender des hochkonservativen »Hochschulrings Deutscher Art« war, die Einstellung vieler Tübinger Universitätsangehöriger zur Weimarer Republik (Zitat, S. 33).

Tübingen war zu dieser Zeit noch immer eine Beamten- und Pensionärsstadt, die von der seit dem Mittelalter bestehenden Universität geprägt wurde. Gut jeder dritte Tübinger Erwerbstätige war 1925 Beamter bzw. Angestellter. 1930 war jeder siebte der 27000 Einwohner ein Student. Auf vielfältige Weise hat die Universität das wirtschaftliche, politische und gesellschaftli-

che Leben der Stadt durchdrungen. Deshalb ist es sehr verdienstvoll, wenn die Verfasserin sich ausführlich mit den zu einem großen Teil reaktionären geistigen Strömungen in der Universität beschäftigt; sie schufen nicht selten das scheinbar rationale Unterfutter für die nationalsozialistischen Wahnideen. Beispielsweise gründeten zwei Tübinger Professoren 1924 in der Stadt eine der ersten Ortsgruppen der Gesellschaft für Rassenhygiene. Auf der Gründungsversammlung wurde die »Einfuhr jüdischer und slawischer Volkselemente« seit 1918 lebhaft beklagt. Von ihnen sei »eine außerordentliche Verschlechterung unserer Rasse zu befürchten« (Zitat, S. 24).

Die Nationalsozialisten, die im Krisenjahr 1923 erstmals in Tübingen Fuß faßten und deren Ortsgruppe sich hauptsächlich Weltkriegsteilnehmer, Freikorpskämpfer und Studenten angeschlossen, sanken in der Phase der relativen Stabilisierung der Weimarer Republik rasch zu einer ebenso bedeutungslosen wie obskuren politischen Sekte ab. Noch konnten die beiden Rechtsparteien DNVP und DVP das recht beachtliche Reservoir der Republikgegner (30 bis 40% der lokalen Wähler) an sich binden. Die Weltwirtschaftskrise brachte auch das Tübinger Bürgertum durch Gehaltskürzungen im öffentlichen Dienst und Geschäftskonkurrenz zunehmend in Bedrängnis, die jedoch nicht zu einer Massenverelendung wie in den Industriestädten ausreifte. Gleichwohl wurde die NSDAP nun gesellschaftsfähig und entwickelte sich zur mit Abstand stärksten Partei in Tübingen. Am 31. Juli 1932 erreichte sie 40% der Stimmen. Angesichts der nationalsozialistischen Stimmenverluste in der Reichstagswahl am 6. November 1932 (minus 6%) glaubte der Tübinger Oberbürgermeister Adolf Scheef (DDP), schon das Licht am Ende des Tunnels zu sehen: »All überall rege sich wieder der demokratische Gedanke, es gehe wieder aufwärts [...]« (Zitat, S. 102). Diese Hoffnung sollte in folgenden Wochen wie eine Seifenblase zerplatzen.

Nach dem Reichstagsbrand am 27. Februar rief der Große Senat der Universität nach dem »zuchtvoll geleiteten, machtvollen Staat« (Zitat, S. 106). Nationalsozialistische Studenten bear-

beiteten die lokale Öffentlichkeit über die Presse und auf Massenkundgebungen. Weil die lokalen NS-Aktivistinnen durchweg jung und kommunalpolitisch unerfahren waren, verlief der Machtwechsel im Rathaus für die bisherige Verwaltungsspitze mehr als glimpflich. Oberbürgermeister Scheef, ursprünglich »linker Flügelmann der schwäbischen Demokraten« (S. 128), blieb bis zum Erreichen der Altersgrenze im Jahre 1939 im Amt. Auch an der Universität waren die personellen Veränderungen gering, was wesentlich auf die konservative Berufungspolitik vor 1933 zurückzuführen war.

Widerstand gab es in Tübingen nach der Zerschlagung der allerdings schwachen sozialdemokratischen und kommunistischen Organisationen nicht mehr. Weiterhin existierte jedoch eine Grauzone zwischen Zustimmung und Ablehnung, die nicht selten situationsbedingt war (z. B. Verärgerung über häufige Spendensammlungen). Zur ständig inszenierten »Volksgemeinschaft«, deren Anziehungskraft sich nur wenige Tübinger entzogen haben, gehörte auch die rücksichtslose Ausgrenzung, Verfolgung und Vernichtung von Menschen, die nicht den nationalsozialistischen Vorstellungen entsprachen. Auch hierbei haben willfähige Akademiker den Nazis assistiert. So rechnete der Direktor der Tübinger Nervenlinik 1934 dem Roten Kreuz vor, wieviel Geld den deutschen Steuerzahler »Ballastexistenzen« kosteten, »die den Ungeborenen aus gut veranlagten Familien den Weg ins Dasein« verstellten und im Krieg nur »unnütze Esser« seien (Zitat, S. 329). Die wenigen Juden in der Stadt wurden zunehmend wie Aussätzige behandelt. Auf Erziehung achtende Mütter ermahnten ihre Kinder, sie sollten, wenn sie einem Juden begegneten, die Straßenseite wechseln, ihn aber nicht anrempeln oder bespucken. 1942 war Tübingen »judenfrei«. Die bisherige Judengasse wurde nach dem Stammlokal der NSDAP-Ortsgruppe umbenannt.

Von den Bombenangriffen im Zweiten Weltkrieg blieb Tübingen weitgehend verschont. Größere Probleme scheint das Zusammenleben mit den zahlreichen Evakuierten aus den westdeutschen Industriegebieten verursacht zu haben. Sie wurden von manchem in der behäbig-

bürgerlichen Stadt als »Bombenweiber« beschimpft und als unangenehme Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt und bei der Zuteilung von Bezugsscheinen betrachtet.

Insgesamt überzeugt dieser Beitrag zur Tübinger Stadtgeschichte sowohl erzählerisch als auch methodisch. Das aus einer Stuttgarter Dissertation hervorgegangene Buch ist flüssig und verständlich geschrieben. Die Verfasserin bettet die örtlichen Abläufe in den Rahmen der Entwicklung auf Landes- und Reichsebene ein und bewertet das Geschehen urteilssicher. Deplaziert wirkt allerdings der abgegriffene Obertitel des Buches. Er legt den falschen Schluß nahe, der Nationalsozialismus sei als Fremdherrschaft über eine arglose Stadt hereingebrochen. Daß der Nationalsozialismus auch einen örtlichen Nährboden hatte, wurde in der Arbeit indes eindringlich nachgewiesen.

Rösrath

Johann Paul

ROLF STEININGER: *Die Ruhrfrage und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen. Britische, französische und amerikanische Akten. Eingeleitet und bearbeitet von Rolf Steininger (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, IV, 4), Düsseldorf: Droste 1988, DM 220,-.*

ROLF STEININGER: *Ein neues Land an Rhein und Ruhr. Die Ruhrfrage 1945/46 und die Entstehung Nordrhein-Westfalens (Schriften zur politischen Landeskunde Nordrhein-Westfalens Bd. 6, hrsg. von der Landeszentrale für politische Bildung): Kohlhammer, Köln 1990, 358 S., DM 64,-.*

Am Freitag, den 21. Juni 1946 tagte in London, Downing Street Nr. 10 ein Komitee des britischen Kabinetts unter dem Vorsitz Premierminister Clement Attlee. Auf dieser Sitzung wurde die Gründung des neuen Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Zusammenschluß der von den Briten besetzten Gebiete Nordrhein und

Westfalen beschlossen. Dem Beschluß waren monatelange Beratungen, Strategiepapiere, Memoranden, Briefwechsel und Sitzungen in der britischen Kontrollkommission in Berlin, im Foreign Office in London und im britischen Kabinettsvorangegangen. Noch in letzter Minute gab es einen Einwand, den der Deutschlandminister John Hynd, ein altgedienter Labour-Politiker vortrug. Er warnte davon, ein Land dieser Größenordnung zu schaffen, das über die Hälfte des damaligen britischen Besatzungsgebietes umfasse. Hier werde ein »neues Preußen im Westen« entstehen als Vormacht des künftigen Nachkriegsdeutschland. Es sei vorauszusehen, daß die Wählerschaft des Rheinlands und Westfalens dauerhaft die Herrschaft der neuen CDU sichern werde. Diese wiederum werde die alten Kapitalisten an der Ruhr hochkommen lassen. Das Kabinetts setzte sich über die Einwände Hynds hinweg. Solche Beschlüsse könne man nicht von künftigen Wahlergebnissen abhängig machen. Es blieb bei »Preußen im Westen«. So entstand das Land Nordrhein-Westfalen 1946. Preußen selbst wurde 1947 durch Beschluß des Alliierten Kontrollrats aufgelöst.

Das Protokoll jener britischen Kabinettsitzung befindet sich in der umfangreichen, über tausend Seiten umfassenden Dokumentation, die Rolf Steininger unter dem Titel »Die Ruhrfrage 1945/46 und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen« herausgebracht hat. Sie stützt sich vorwiegend auf Dokumente aus dem britischen Nationalarchiv, dem Public Record Office in Kew bei London. Die Dokumentation imponiert durch die enorme Breite des aufbereiteten Quellenmaterials, das eine genauere Rekonstruktion des komplizierten Entscheidungsprozesses und all seiner Varianten, die zur Gründung Nordrhein-Westfalens führten, ermöglicht. Das ist eine hervorragende dokumentarische Leistung. Steininger hat auch die über 200 Seiten umfassende Einleitung verfaßt, mit der er die Leser in die Problemfelder der Dokumentation mit deutlichen Akzentsetzungen und klaren Urteilen einführt. Diese Einleitung liegt auch als eigenständiges Buch unter dem Titel »Ein neues Land an Rhein und Ruhr« vor.

Publiziert wurde die Dokumentation bereits

1988. Sie geriet aber bedingt durch die innerdeutschen Umbrüche 1989/90 schon bald etwas aus dem Blickfeld. Die Diskussionen der letzten Zeit, die darum kreisen, das Verhältnis von Region, Nation und Europa neu zu bestimmen, werten die Dokumentation aber wieder auf, weil sie einen neuralgischen Punkt der deutschen Nachkriegsgeschichte aufgreift, der weit über das Land Nordrhein-Westfalen hinaus von Bedeutung ist.

Denn ein gewisses historisch-politisches Besitzstandsdenken, wie es gerade in Westdeutschland seit der Einigung von 1900 nicht selten anzutreffen ist, ein Gemisch aus Selbstzufriedenheit, Selbstgefälligkeit und Selbstwertgefühl, das sich gleichsam als eine Art »juste milieu« darstellt, verkennt, daß es selbst auf historisch schwankendem Boden steht. Die liberale, demokratische politische Ordnung, auf die man stolz ist, entstand ja nicht nur aus Eigenleistung, sondern kam durch massive Unterstützung und Flankierung durch die westlichen Besatzungsmächte nach 1945 zustande. Ob die Deutschen, auch die Westdeutschen, nach 1945 wirklich in der Lage gewesen wären, sich gleichsam am eigenen Schopf aus dem Sumpf der nationalsozialistischen Vergangenheit zu ziehen, bleibt dahingestellt. Man hat etwas Glück gehabt. Aber deshalb sollte man fairerweise die eigenen Ursprünge, eben auch die des Landes Nordrhein-Westfalen 1946, nicht vergessen. Bereitet man die Geschichte nicht nur punktuell auf, sondern in einem größeren gesamtdeutschen und längerfristigen Rahmen, so relativiert sich manches.

Es hat zwar nach 1945 auch einige Vorschläge deutscher, rheinischer und westfälischer Politiker zur Neugliederung dieser Landesteile gegeben. Aber die von Steininger erarbeitete Dokumentation macht deutlich, daß der deutsche Einfluß bei der Frage nach der Landesgründung und dem territorialen Zuschnitt gering war. Allerdings ging man in dem Stab der britischen Kontrollkommission in Berlin, wo die wichtigsten Entscheidungen vorbereitet wurden, davon aus, daß eben diese Neukonstruktion von Nordrhein-Westfalen mit einer breiten Zustimmung der dortigen Bevölkerung rechnen könne, weil sie den traditionellen religiösen, politischen und

sozialen Bindungen des Landes, aber natürlich auch dem gewachsenen wirtschaftlichen Verbund im Umfeld des Ruhrgebiets entsprach. Diese Argumente wurden auch in jener Kabinettsitzung am 21. Juni 1946 noch einmal wiederholt. Die Rechnung ging auf. Denn tatsächlich ist das neue Land nach seiner Gründung niemals in Frage gestellt worden. Das Land wuchs erstaunlich schnell zusammen, so daß man im Nachhinein fast schon sagen kann, es war eine »natürliche« Lösung. Diese Tatsachen sprechen für den Pragmatismus der Briten.

Dabei standen im Vordergrund der Überlegungen, die für diese Lösung sprachen, nicht eigentlich die Belange der deutschen Bevölkerung, sondern durchaus auch britische Interessen. Allerdings sahen die britischen Beamten und Politiker, dies belegen die Quellen an zahlreichen Stellen, daß man sich des engen Zusammenhangs von wirtschaftlicher Prosperität und funktionierender Demokratie sehr bewußt war. Man sah auch die Demokratie, die es wiederherzustellen galt, ganz im Sinne britischer politischer Denkschriften weniger als eine Frage von Prinzipien, Verfassungsgrundsätzen und institutionalisierten Verfahren an, wie dies auf dem Kontinent, nicht nur in Deutschland, recht beliebt ist, sondern eher als einen »way of life«. Was demokratisch ist, ist eine Sache des Tuns und des Verhaltens. So ist auch Freiheit nicht nur ein Grundsatz, sondern wesentlich Respekt vor dem einzelnen wie vor den anderen, sei es im staatlichen Verhalten zu den Bürgern wie im Verhalten der Bürger untereinander. Da nun die wirtschaftliche Versorgung der deutschen Bevölkerung nach dem Krieg katastrophal war – Ernährung, Kleidung, Wohnung angesichts der zerbombten Großstädte gerade in dem Gebiet an Rhein und Ruhr –, so war man sich auf der britischen Seite völlig im klaren, daß die Demokratisierung mit der Herstellung wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit einhergehen mußte.

Deswegen wehrte sich die britische Politik im Frühjahr 1946 vehement gegen die Absichten der Russen, Franzosen und Amerikaner, bei der Entscheidung über das künftige Industrieniveau Deutschlands die deutsche Stahlproduktion auf einen Bruchteil des Niveaus herunterzuschrau-

ben, das vor dem Krieg bestand, ohne sich damit allerdings zunächst wirksam durchsetzen zu können. Die Angst vor einem Wiedererstarken der deutschen Industriemacht saß den Siegern noch allzusehr im Nacken. Diese Sorge teilten auch die Briten. Aber man sagte sich, daß es sinnvoller sei, das Ruhrgebiet, das ökonomische Zentrum der früheren deutschen Militärmacht, unter politische, wirtschaftliche und militärische Kontrolle zu bringen, als die Wirtschaft überhaupt zu blockieren oder zu zerstören oder durch Entnahme von Produktionsanlagen, wie dies die Sowjets wünschten, zu blockieren.

Aus ähnlichen Gründen lehnte man französische Pläne ab, das Ruhrgebiet und eventuell das Rheinland insgesamt von Deutschland abzutrennen und daraus einen eigenen Ruhr- oder Rheinstaat zu bilden. In London befürchtete man, daß dies auf die Dauer nicht gut gehen würde, da es über den Kopf der Deutschen hinweg geschehe. Andererseits war es der britischen Regierung, zumal dem Außenminister Ernest Bevin, sehr daran gelegen, in allen Fragen ein gutes Einvernehmen mit Frankreich zu erzielen. Das war nicht einfach, weil die inneren Verhältnisse in Frankreich in den ersten Nachkriegsjahren keineswegs stabil waren. Schließlich setzte sich Bevin, ein erfahrener Gewerkschaftsführer, die stärkste Persönlichkeit im britischen Kabinett, über alle französischen Bedenken hinweg. In einem Brief an den britischen Botschafter in Paris, Duff Cooper, machte er seine Position unmißverständlich klar: Er befürchte, daß Frankreich noch einmal die gleichen Fehler wiederholen möchte, die man bereits in den zwanziger Jahren gemacht habe, als man durch die Ruhrbesetzung Deutschland in die Inflation getrieben und der jungen Demokratie schwer geschadet habe. Er habe Verständnis für das Leiden, das die Franzosen in diesem Krieg von den Deutschen erfahren hätten. Aber wir sind nicht bereit, so schrieb Bevin unmißverständlich, uns Fehlentscheidungen, die aus diesem Leidensdruck entstehen, zu eigen zu machen.

Der eigentliche Gegenspieler für die britische Lösung der Ruhrfrage aber war die Sowjetunion. Die sowjetische Politik strebte eine gemeinsame alliierte Kontrolle für das Ruhrgebiet

an, ähnlich wie man sie für die Stadt mit ihren vier Besatzungsteilen errichtet hatte. Tatsächlich war ja die spätere DDR von einigen Industriezentren um Berlin und auf der Achse Magdeburg, Halle, Leipzig abgesehen überwiegend ein Agrarland. Das Zentrum der wirtschaftlichen Macht lag damals, als Kohle und Stahl noch die entscheidenden Leitindustrien und eben auch Rüstungsindustrien waren, an der Ruhr. Darüber hinaus befürchteten die Briten, nicht zuletzt Bevin, daß man die Arbeiterschaft an der Ruhr, ähnlich wie in den von den Sowjets beherrschten Ländern Osteuropas, politisch infiltrieren würde. Keine Russen an die Ruhr, das war schon fast ein Dogma britischer Deutschlandpolitik, obwohl dies vielleicht noch nicht unbedingt, wie Steininger andeutet, der Beginn des Kalten Kriegs war. Man sah die Dinge in London wohl eher pragmatisch und sicherlich nicht unrealistisch. England hatte nach dem großen Wahlsieg der Labour-Party 1945, zwar eine sozialistische Politik eingeleitet, die zur Nationalisierung der Kohleindustrie, dem Aufbau eines nationalen Gesundheitswesens und zur Grundlegung des modernen »welfare-state« führte. Aber kommunistische Werbung hatte bei der britischen Arbeiterbewegung mit ihrem – anders als auf dem Kontinent – stark konfessionellen Hintergrund nie wirklich ankommen können. Kommunismus und Demokratie schlossen sich für britische Labour-Politiker aus.

Aus dem Bündel solcher Überlegungen entstand die Entscheidung für Nordrhein-Westfalen, weil dies die optimalste Lösung der Ruhrfrage zu sein schien. Das Ruhrgebiet war eingebettet in ein großes Land. Die Wählerschaft der großen ländlichen und katholischen Regionen schien zu garantieren, daß eine Radikalisierung sowohl nach rechts wie nach links verhindert werden könne. Bekanntlich waren das Rheinland und Westfalen in der Weimarer Zeit Hochburgen des Zentrums gewesen. Man versprach sich von dem neuen Zuschnitt des Landes deshalb auch einen heilsamen Einfluß zugunsten eines gemäßigten innenpolitischen Klimas.

In Nordrhein-Westfalen hat man den Briten die erbrachten Leistungen nie sonderlich gedankt. Angesichts der Wohnungsnot war das Zu-

sammenleben mit den britischen Militärbehörden auf örtlicher Ebene nicht selten gespannt. Schließlich brauchten auch die britischen Offiziere und ihre Familien angemessene Wohnungen. Das Klima verschlechterte sich noch mehr, als 1947 die Demontagelisten für größere Werke vorgelegt wurden. Das Land erhob sich in einmütigem Protest, Bischöfe und Gewerkschaftler, der Fraktionsvorsitzende der CDU im Landtag Adenauer und der Fraktionsvorsitzende der SPD protestierten gleichsam Hand in Hand. Adenauer hielt den Briten vor, sie hätten offensichtlich die Lehren der Demokratie noch nicht begriffen. Diese Abwehr gegen die vermeintliche obrigkeitlichen Ansprüche der britischen Besatzungsmacht trug erstaunlich dazu bei, schon sehr früh das politische Bewußtsein, ja auch das Demokratiebewußtsein des neuen Landes zu stabilisieren. Die Briten mußten es hinnehmen, daß die Schulung für die Demokratie auf diese Weise wirksam wurde. Sie ertrugen es. Im übrigen blieb die Demontage eine vorübergehende Angelegenheit. Zum Teil trug sie sogar zur Modernisierung der westdeutschen Wirtschaft bei, wie man später verblüfft in Großbritannien feststellte. Ein Mythos deutsch-britischer Zusammenarbeit allerdings entstand nicht.

Rolf Steiningers Dokumentation ist sehr umfangreich. Gerade das ist ihre Stärke. Die Dokumente sind meist in voller Länge abgedruckt, zudem bei den überwiegend englischen Texten in der Sprache des Originals. Man kann hier, wenn man sich die Zeit nimmt, das ganze Panorama jenes Prozesses politischer Entscheidungen 1945/46 für einen begrenzten und überschaubaren Zeitraum nachlesen.

Münster

Wilhelm Ribhegge

ULFERT HERLYN / URSULA POBLOTZKI (Hrsg.), *Von großen Plätzen und kleinen Gärten. Beiträge zur Nutzungsgeschichte von Freiräumen in Hannover (Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung Band 12)*, München: Minerva Publikation 1992, 212 S., DM 59,—.

Die Konzeption einer »Geschichte von unten«, wie sie vor allem während der 80er Jahre in den »Geschichtswerkstätten« entwickelt wurde, stand, so die Herausgeber, Pate bei der Erstellung der insgesamt 19 Einzelstudien zur Geschichte der Nutzung Hannoveraner Freiflächen, die in diesem Band versammelt sind. Unter Leitung der Herausgeber wurden von einer aus Sozialwissenschaftlern und Freiraumplanern interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppe eine Reihe von ausgewählten Freiflächen der Stadt an der Leine untersucht, die sich selbst dem Slogan »Großstadt im Grünen« anpreist.

Während vor allem größere überregionale Gartenanlagen in Hannover wie die Herrenhäuser Gärten in der historischen Forschung häufiger untersucht und dabei insbesondere kunsthistorische Aspekte thematisiert wurden, interessieren sich die hier vorgelegten Studien vor allem für den Nutzungswandel dieser Anlagen. Die Veränderungen im jeweiligen Nutzerkreis und die Aneignung der Freiflächen durch unterschiedliche soziale und gesellschaftliche Gruppen stehen dabei im Zentrum.

Hannover bietet sich für ein solches Forschungsprojekt besonders an, da die Stadt im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Großstädten über einen flächenmäßig großen Anteil von Grün- und Freiflächen verfügt und diese, wie repräsentative Umfragen belegen, auch einen hohen Stellenwert im Bewußtsein ihrer Bürger besitzen.

Der in der raumplanerischen Diskussion häufig verwendete, aber selten genau definierte Begriff »Freifläche« wird von den Herausgebern durch eine Typisierung näher spezifiziert. Differenziert wird zwischen »Öffentlich nutzbaren Freiflächen«, zu denen u.a. Tiergarten und

Stadthallengarten, aber auch Straßen und Plätze wie der Aegidientorplatz zählen, »Kollektiv nutzbaren Freiräumen«, die nur für einen eingegrenzten Teil der Öffentlichkeit oder bestimmte Gruppen nutzbar sind, wie die Dachgärten der Bahlsen-Fabrik, das Fössebad oder das Kreuzkirkenviertel, und schließlich die nur »Privat nutzbaren Freiräume«, wie Kleingärtenanlagen und Mietergärten.

Die Einzelstudien sind dabei jeweils einer bestimmten Frei- oder Grünfläche gewidmet, die zum großen Teil noch im heutigen Leben der Stadt eine Rolle spielen und verfolgen deren Geschichte unter dem Aspekt der wechselnden Nutzungen zurück. Dabei zeigt sich, daß nicht nur bauliche und gestalterische Veränderungen im Laufe der Zeit vorgenommen wurden, sondern mit wechselnden Nutzergruppen, schichten- und epochenspezifischen Wahrnehmungsweisen auch neue Funktionen der Freiflächen im Gesamtgefüge der Stadt konstituiert wurden.

So zeigt Sibylle Jörn, von der die meisten Einzelstudien stammen, am Beispiel des »Welfengartens« im Norden Hannovers den Weg eines barocken Adelsgartens, der ausschließlich dem Hof und seinem engeren Umkreis vorbehalten war über seine Umgestaltung zu einem englischen Landschaftsgarten, der bereits den gehobenen Bürgern zugänglich war, bis hin zur zeitgenössischen Situation auf, die von einem starken Substanz- und Funktionsverlust geprägt ist. Jürgen Reinecke und Silke Uelzmann verfolgen den Abstieg der Leine in Hannover von der Lebensader der Stadt zum leblosen Rinnsal, wobei hier weniger die ökologischen Gesichtspunkte im Zentrum stehen als die unterschiedlichen Funktionen der Leine, an der der früheste Siedlungskern Hannovers entstand. Als Energielieferant für die zahlreichen Wassermühlen in der Stadt, als Trinkwasserreservoir, Transportweg und Abwasserkanal hatte sie viele Funktionen zu erfüllen. Als Badegelegenheit bildete sie überdies ein kommunikatives Zentrum im historischen Hannover. Mit dem Aegidientorplatz befaßt sich Andreas Born in seiner Studie »Der größte Platz der Welt – Von der Nordsee bis zum Mond«. Er zeigt vor allem, wie der explodierende Automatenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg den

Platz in seiner Funktion als bürgerliches Zentrum mit Geschäften, Cafés und Grünflächen zu einer bloßen Verkehrsdrehscheibe entwertete.

Weitere Arbeiten befassen sich u.a. mit der Kleingartenanlage »Lindener Alpen«, dem Kreuzkirkenviertel, der Gartenstadt Kleefeld, den Dachgartenanlagen der Firma Bahlsen. Alle Studien zeichnen sich dabei durch eine gründliche Verarbeitung schriftlichen und bildlichen Quellenmaterials aus und beschränken sich überwiegend auf die chronologische Nachzeichnung des Nutzungswandels der angesprochenen Flächen. Zu kurz kommen dabei allerdings etwas die subjektiven Wahrnehmungen aus der Perspektive der Nutzergruppen. Wie die Räume der Freiflächen im Erlebnis ihrer Besucher und Nutzer, die häufig unterschiedlichen sozialen Schichten zuzuordnen sind, angeeignet werden, ist aus den reinen historischen Fakten, wie sie die Chronologie des Nutzungswandels zeigt, kaum ablesbar und wird hier meist nur am Rand mitthematisiert. Nur wenige Studien sprechen diese Problematik ausführlicher an, wie etwa der kurze Aufsatz von Sibylle Jörn und Silke Uelzmann über »Umwelterfahrung von Kindern in Linden früher und heute«.

Hier ergibt sich noch ein weites Feld für weitergehende Untersuchungen, zu denen die jetzt vorgelegten Einzeluntersuchungen eine wichtige Grundlage bilden können.

Schwäbisch Gmünd

Bernd Kleinhaus

CARL-FRIEDRICH FISCHER, *Riß in der Fassade. Ein Architekt packt aus, Herford/Berlin/Bonn: Mittler & Sohn 1993, 184 S., 29,80 DM.*

Das Groß-Dorf Kiel. Hier beginnt die Geschichte gegen Ende der 20er Jahre, als man diese noch die »goldenen« nannte. Der junge Mann steht kurz vor dem Abitur und segelt für sein Leben gern. Dies tut er häufiger auch mit dem väterlichen Freund, dem Stadtbaurat Willy Hahn. Dieser hat viel Einfluß auf den jungen Carl Carlsson und so kommt es, daß er ihn zum

Architekturstudium anregt und nach Berlin empfiehlt.

Das Berlin jener Tage – diese Symphonie einer Großstadt – drängt auf den jungen Studenten ein. Es kommt zu einer Begegnung mit Döblin und anderen Künstlern, doch die prägendste wird die mit dem bis heute verehrten Lehrer Heinrich Tessenow. Dessen Engagement für den Wohnungsbau setzt sich in Carl fort, als dieser nach Anstellungen in kleinen Büros eine Chance hat, sich selbständig zu machen. Carlsson wird ein bekannter Architekt, der Verwaltungsgebäude, Industriekomplexe, eine Kirche, eine Schule, ein Rathaus, ein Kino und über 1000 Wohnungen baut. Stets versucht er seine kleine Utopie zu realisieren, das Projekt Neerlage. »Wohnlichkeit« soll entstehen, die kleinen Leute sollen sie sich leisten können. Jedoch – ein Büro-Großkomplex und Neerlage scheitern letztlich, nicht weil sie architektonisch, technisch oder finanziell ohne Grundlage wären, sondern weil es Kreise in der »Bau-Welt« gibt, die andere Interessen an Bauten haben, als Bauen in Verantwortung vor der Gesellschaft. Da gibt es Preisabsprachen und brutale Ausübung von Druck und Drohung auf Leute, die das nicht mitmachen wollen. In Vier-Augen-Gesprächen tragen jene Leute ihre Methoden offen vor, doch beweisbar wird nichts. Es bleibt eine geschlossene Gesellschaft, in die Carlsson nicht aufgenommen werden will.

Zwischenzeitlich flieht er immer wieder auf See, als Neerlage – nach 30 Jahren Architektentätigkeit – dann »kaputtgeht«, nimmt Carlsson Kurs Nord, um dort Boote zu bauen.

Eine straff und spannend geschriebene Erzählung, die präzise beobachtet ist und viel Realitätsgehalt besitzt. Ein Stück aufregende Architektur-, ja Architekturgeschichte, die nur selten ans Licht kommt.

Doch die Leserinnen und Leser seien gewarnt, wer das Buch einmal zu lesen anfängt, legt es vor dem Ende nicht mehr aus der Hand.

Hamburg

Volker Roscher

EGBERT KOSSAK, *Hamburg – Stadt im Überfluß, Optionen für eine wachsende Stadt, Hamburg: Ellert & Richter 1993, 192 S., DM 68,-.*

Nach »Stadt im Fluß«, nun des Hamburger Oberbaudirektors siebentes Buch. »...im Überfluß.« Die doppelte Deutungsmöglichkeit ist bewußt gewählt, ist Hamburg doch nicht nur eine der reichsten Großstädte Europas, wenn nicht gar die reichste überhaupt – so fließt sie andererseits doch jetzt schon über, die »Grüne Metropole« kommt in Flächennot.

Die Situation erscheint fatal, denn bei allem Überfluß steigt die Armut: 27% aller Hamburger Haushalte verfügten 1992 nur noch über ein Jahresbruttoeinkommen von 22000 DM und 11% der Erwerbstätigen verdienten unter 1400 DM/Mon. 1990 gab es 181 000 Sozialhilfeempfänger.

Andererseits wächst die Stadt, nicht nur durch Zuwanderung, sondern und vor allem durch den »stetig steigenden Flächenanspruch seiner Bewohner, Unternehmen, öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsanlagen«.

Die Konsequenz: Hamburg muß mit seinen Flächen sorgsamer umgehen. 25000 Wohnungen könnte die Stadt bauen, ohne einen Baum zu fällen oder einen Quadratmeter Wiese anzufassen. Die Kleingärten sind stetes Thema, innerstädtische müßten gegen Lagen am Stadtrand getauscht und genutzt werden. Der Hafen müßte intensiver seine Flächen nutzen und bei weiterem Flächenanspruch Deckung anbieten. Gewerbeflächen müssen recycled und das Umland ernsthaft in eine gemeinsame Planung einbezogen werden, dabei sind die Entwicklungsachsen auszubauen, jedoch die Achsenzwischenräume unbedingt freizuhalten.

Tabus darf es bei der Stadtentwicklungsdiskussion in Anbetracht des Ernstes der Lage nicht mehr geben – das hatte auch schon die Stadtentwicklungssenatorin kurz nach ihrem Amtsantritt erklärt –, und Kossak äußert, er habe viel gelernt in der Zeit bei der Stadtentwicklungsbehörde. Das sind neue Töne, und so betrachtet er jetzt Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Arbeiten und Wohnen kritischer denn je auch

im Zusammenhang mit Hamburgs Gesellschaftsganzen und bemißt dem »sozialen Klima« der Stadt eine zunehmend führende Standortfunktion zu. Seine Vision zum Hamburg der Zukunft – übrigens wieder hervorragend bebildert mit vielen Fotos des Autors – scheint ihm den

Spielraum der Handlungsfähigkeit zu erhalten. So beendete er denn auch seinen Vortrag zur Buchvorstellung folgerichtig mit den Worten: »Der wahre Realist ist der Visionär!«

Hamburg

Volker Roscher



Baden- Württembergische Biographien



Birgit Knorr/Rosemarie Wehling (Hrsg.)

Frauen im deutschen Südwesten

1993. 309 Seiten mit 31 Abb. Leinen
DM 39,80/öS 311,-/sFr 41,-
ISBN 3-17-012089-1

Schriften zur politischen Landeskunde
Baden-Württembergs; Band 20

Diese regionalgeschichtlich ausgerichtete Biographiensammlung dokumentiert Leben und Werk von über 30 Frauen aus dem Südwesten Deutschlands, „die sich in den beiden letzten Jahrhunderten in verschiedenen Tätigkeits- und Lebensbereichen einen Namen gemacht haben“. Die sachkundig verfaßten Kurzbiographien geben einen Einblick in den Ende des 18. Jahrhunderts beginnenden Prozeß der Frauenemanzipation. Ein lesenswerter Band über Frauen von gestern, geschrieben für Frauen von heute.

ekz-Informationsdienst


Uwe Jens Wandel (Bearb.)

Lebens- und Leidensweg des M. Johann Gerhard Ramsler Specials zu Freudenstadt

Die Lebenserinnerungen eines württembergischen Landpfarrers (1635 – 1703)
1993. 129 Seiten mit 10 Abb. und genealogischer Tafel. Leinen
DM 32,-/öS 250,-/sFr 33,20
ISBN 3-17-012566-4

Lebendige Vergangenheit; Band 15

Der Verfasser schildert eine Jugend voll Not und Gefahren, berichtet über evangelische Klosterschulen, das Studium am Tübinger Stift und die Arbeit, Mühsal und Erlebnisse als Vikar, Pfarrer und Dekan. Er erzählt von wunderlichen Mitmenschen, seltsamen Naturereignissen und mancherlei Abenteuern – Alltags- und Kulturgeschichte aus erster Hand.



Verlag W. Kohlhammer
70549 Stuttgart

21. Jahrgang

2/94
3/94

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Zum 20jährigen Jubiläum der
Vierteljahreszeitschrift »Die alte Stadt«
erscheint ein Doppelband

Städtegeist

Mit Beiträgen von

Otto Borst, Esslingen / Heide Berndt, Berlin / Karl Czok,
Leipzig / Ernst Gerhard Eder, Wien / Claus-Wilhelm Hoff-
mann, Biberach / Alois Klotzbücher, Dortmund / Werner
Mägdefrau, Jena / Wilhelm Ribhegge, Münster / Gudrun
Wittek, Magdeburg

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
Hans Paul Bahrdt†, 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 Borst, Mozartweg 32, 73732 Esslingen (Redaktionslektorat). Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts 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, Oberbettlingerstraße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

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 146,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 110,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 39,80 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. 0711 / 78630. 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

Zum 20jährigen Jubiläum der
Vierteljahreszeitschrift »Die alte Stadt«
erscheint ein Doppelband 2/3 (1994)

INHALT

STÄDTEGEIST

OTTO BORST, Esslingen Zur geistigen Bedeutung und Eigenart der deutschen Stadt	113
WILHELM RIBHEGGE, Münster Die politische Kultur der Stadt. Zur historischen Rolle der deutschen Städte	131
WERNER MÄGDEFRAU, Jena Stadt und Kultur. Aus der thüringischen Geschichte zur Zeit der Ludowinger Landgrafschaft 1130–1247	150
GUDRUN WITTEK, Magdeburg Stadtfrieden. Über das Zusammenleben in der hoch- und spätmittelalterlichen deutschen Stadt	165
KARL CZOK, Leipzig Bürgergeist in Leipzig. Einheimischer und Zugewanderter gemeinsames Wirken in Wirtschaft und Kultur	182
ERNST GERHARD EDER, Wien Stadtkultur als Stadthygiene. Wiener und Grazer Beispiele des 18. und 19. Jahrhunderts .	201
ALOIS KLOTZBÜCHER, Dortmund Bibliothek und literarisches Leben in der Stadt. Kommunale und private Literaturförderung in Dortmund in den zwanziger Jahren	226
HEIDE BERNDT, Berlin Stadtegeist aus der Dose	245
CLAUS-WILHELM HOFFMANN, Biberach Ist Kultur noch bezahlbar?	251
DIE AUTOREN	266
NOTIZEN	268

BESPRECHUNGEN

KERSTEN HEINZ, Kultur – Kulturbegriff – Kulturdenkmalbegriff (<i>Hönes</i>)	270
HANS-JÖRG LEUCHTE, Das Liegnitzer Stadtrechtsbuch des Nikolaus Wurm (<i>Wittek</i>)	271
Die abendländische Freiheit vom 10. zum 14. Jahrhundert (<i>Wittek</i>)	272

Otto Borst

Zur geistigen Bedeutung und Eigenart der deutschen Stadt

Es war ein brütender Augusttag des Jahres 1944, an dem die Sonne gnadenlos auf den Betonwänden und Gitterstäben des Tegeler Gefängnisses lag. Dann und wann ein Stöhnen oder ein Aufschrei – kaum einer, der diesem grausamen Mechanismus von Haß und Wahn in den Zellen oder auf dem Rundummarsch im Gefängnishof nicht erlegen wäre. Nur einer hatte in diesem »seelischen Dampfbad«, wie er es nannte, noch die Kraft, zum Bleistift zu greifen und zu einem der vorgezählten Papierblätter, Dietrich Bonhoeffer, aus einer alten reichsstadt-hällischen Pfarrer- und Gelehrtenfamilie, geboren in Breslau, aufgewachsen und amtierend in Berlin: ein Städter.

Morgen hatte sein Taufpate Konfirmation. Er war ganz bei ihm und bei seinen Eltern. Und so schrieb er auf den Papierzettel, nach langem und gründlichem Nachdenken: »Ich würde Dir wünschen, auf dem Lande aufwachsen zu können. Die Großstädte, von denen die Menschen sich alle Fülle des Lebens und Genusses erwarteten und in denen sie wie zu einem Fest zusammenströmten, haben den Tod und das Sterben mit allen erdenklichen Schrecken auf sich gezogen und wie auf der Flucht haben Frauen und Kinder diese Orte des Grauens verlassen. Die Zeit der Großstädte auf unserem Kontinent scheint nun abgelaufen zu sein.«

Wer derlei hört heute, könnte an kurzatmige Reaktionen auf die ersten Schreckbilder der Feuernächte im sogenannten Bombenkrieg denken, in denen viele unserer alten Städte wie Kartenhäuser zusammensanken, an die schließlichen, wie Hitler zu sagen pflegte, »Ausradierungen«, das Stichwort »Dresden« genügt. Die neuere und die heutige »Stadt« also ein Irrweg? Ein Monstrum, ein degeneriertes Anneinander von Häusern, eine leere Agglomeration, deren Geist sich bei näherem Zusehen als schieres Bild des Ungeistes entpuppt?

Wie immer auch: wir fragen nach dem Geist der deutschen Stadt. Wir verzichten dabei von vornherein auf die gängigen Definitionen, die alle mehr oder minder auf wirtschaftliche und/oder administrative Zentralitätsfunktionen der Stadt verweisen: »Stadt« als ein regionalpolitisches, kommerzielles und auch verwaltungstechnisches Unternehmen. Geistesgeschichtlich, und das heißt zunächst einmal und für viele Jahrhunderte theologisch gesehen¹ macht die Stadt durchaus keinen positiven und keinen

¹ Zur spätmittelalterlichen »Theologie der Stadt« jetzt die umsichtige und voluminöse Sammlung von U. Meier, *Mensch und Bürger. Die Stadt im Denken spätmittelalterlicher Theologen, Philosophen und Juristen*. München: R. Oldenbourg 1994, S. 23–61. Für das Buch selbst ist die Theologie

so selbstverständlichen Eindruck. Der Anfang der »Stadt«, hält man sich an die Schöpfungsgeschichte, hat eine merkwürdige Seite. »Und Adam erkannte sein Weib Eva, und ward schwanger und gebar den Kain und sprach: Ich hab einen Mann genommen mit Hilfe des HERRN. Danach gebar sie Abel, seinen Bruder. Und Abel ward ein Schäfer, Kain aber ward ein Ackermann« (1. Mose 4, Verse 1 und 2).

Eine patriarchalische, eine agrarische, eine befriedete und, müssen wir hinzufügen, eine antistädtische, eine unstädtische Lebenswelt. Aber in Kain, dem Erstgeborenen, steigt eine Welle des Ingrimms und Neids empor, als sein Opfer vom Herrn ungnädig, das seines Bruders Abel indessen gnädig aufgenommen wird. Der Herr beschwichtigt ihn mahnend. »Wenn du fromm bist, so bist du angenehm«; Luther hat ursprünglich übersetzt: »so kannst du frei den Blick erheben«. Das darauf versuchte Gespräch Kains mit seinem Bruder scheint die Unzufriedenheit mit dem eigenen Los nur noch zu schüren. Als die beiden auf dem Feld zusammentrafen, »erhob sich Kain wider seinen Bruder Abel und schlug ihn tot.«

War das ein Fall, darin sieht die moderne Soziologie den Urgrund aller Revolutionen, von relativer Deprivation? Hat Kain, er als erster, sich an einer Bezugsgruppe gemessen, die gleichen Bedingungen und gleichem Tätigkeitsfeld wie Abel unterworfen war, und die ihm doch nichts anderes als Ungleichheit, Schädigung und Benachteiligung vor Augen führte? Der neidvolle Vergleich zwingt zur Beseitigung des Rivalen, zum Mord und zum Fluch des Herrn. »Wenn du den Acker bauen wirst, soll er dir hinfort sein Vermögen«, andere übersetzen »seinen Ertrag nicht geben. Unstet und flüchtig sollst du sein auf Erden.« Kain, mit dem Mal, mit dem Makel dessen versehen, der die originäre, die »alte« Ordnung gebrochen hat, muß das Terrain der ursprünglichen und vom Herrn so eingerichteten Lebensordnung verlassen. Er muß Städte gründen und Städter werden.

Die Stadt ist nicht das Ursprüngliche. Sie ist Nachschöpfung. Nur Ausweg? Für alle Zukunft mit dem Zeichen – dem Kainsmal – des revolutionären Gegenzugs behaftet? Ein Begleitprogramm – die Stadt ist im Indogermanischen allenthalben weiblich – zur Erschaffung des Menschen? Aus seiner Rippe erschafft Gott der Herr das Weib: das Weib ein Sekundärphänomen, ein Derivat, bloße Ableitung des eigentlichen Menschen, des Mannes? »Und Gott der Herr baute ein Weib aus der Rippe, die er von dem Menschen nahm, und brachte sie (Eva) zu ihm.«

der Stadt eine Teilfrage, es geht ihm um die Frage »nach dem Begriff des Bürgers und der Gestalt seiner Lebensordnung im mittelalterlichen Denken« (S. 9). – Eine moderne »Theologie der Großstadt« bietet N. Bolz in: M. Smuda (Hrsg.), Die Großstadt als »Text«. München: Wilh. Fink 1992, S. 73–89. Der wichtige und sehr erfahrene Essay führt zu keiner Entscheidung: »Im rein deskriptiven Befund gibt es also kaum Differenzen zwischen der affirmativen Theologie der Großstadt und jener düsteren Kunde aus dem Inferno von Metropolis. Man kann eben, wie es in einem populären Lied heißt, nicht zwischen Himmel und Hölle unterscheiden« (S. 88). Vgl. auch K. Duntze, Der Geist der Städte baut. Planquadrat. Wohnbereich. Heimat. Stuttgart: Radius 1972. Bedauerlich bleibt, daß Duntze die wichtigen stadttheologischen Ansätze von Cox gänzlich meidet.

In der jahwistischen Urgeschichte ist der kulturelle Fortschritt des Menschen mit der »Stadt« verbunden, mit einem Gebilde, das organisiertes Gemeinschaftsleben ermöglicht und verlangt. Dem Bauern und »Schäfer« folgen die Schmiede und Musikanten, die Handwerker und Künstler. Die Ambivalenz dieser »Kultur«, die da entsteht, ist schon dadurch markiert, daß die höhere, nämlich städtische Lebensweise zugleich die Mobilität und das Vagantentum mit sich bringt: Unruhe, soziologische Unschärfe, zivilisatorische Unbegrenztheit. Das verächtliche Verdikt der städtischen »Asphaltnkultur« hat hier ihren Ursprung. In diesem jetzt dem Menschen bewußt werdenden Raum zwischen Kulturland und Wüste bewegt sich eine Gruppe von Berufen, die unstet und »anders« sind, all dies fahrende Volk von Kesselflickern und Spielleuten und so weiter, die im Umherziehen ihr Gewerbe ausüben. Von »kümmerlich lebenden Deklassierten« spricht der moderne Textkommentar.

Das bleibt also. Es ist wichtig, die Erscheinung der Stadt und des Städters im frühen deutschen Mittelalter vor diesem in der Kainssage zentrierten Zusammenhang zu begreifen. Die Stadtgeschichtsforschung, bis heute im wesentlichen immer noch nach mediävistischen und verfassungsgeschichtlichen Kategorien traktiert, hat mit großer Mühe und auch mit Scharfsinn die politischen und sozialen Entwicklungen bloßgelegt, innerhalb derer der Sonderfall »Stadt« sich bis zum Ausgang des Mittelalters bewegte. Aber die zunehmende Fülle der Untersuchungsobjekte hat am Ende mehr den Blick auf übertragbare oder gar auswechselbare Stadtentwicklungen gelenkt; der Sonderfall wurde, nahm man alles zusammen, zum Normalfall, die Stadtentstehung und frühe Stadtentwicklung zur Selbstverständlichkeit.

In Wirklichkeit sieht die Sache anders aus. Je deutlicher die Unzulänglichkeiten und Gefahren der Wirklichkeit sind, um so eher flüchtet man sich in die Bahnen der Utopie. Für die jeweilige, in den einzelnen Epochen immer wieder neu aufkommende – gedankliche oder bildhafte – Hinwendung zur Stadtutopie mag das vieles erklären. »Was kann reizender sein, als das Bild einer Stadt des Mittelalters?« Die Frage stammt von Wilhelm Grimm. Sein liebevoll-romantischer Blick auf kunstreiche Kirchen, »sichernde Mauern«, »grün bepflanzte Plätze« und »zutrauliche Wohnungen« hat seine Korrespondenz im regen Schatten des Bürgers, in »gegründetem Reichtum« und im Flanieren »schön gekleideter Bürger«.

In Wirklichkeit ist das Auftreten des Bürgers und der »Stadt« ein Stück Revolution und jedenfalls ein rigoroser Bruch mit der bisherigen soziologischen Ordnung. Die bestand, wir lassen alle Varianten beiseite, aus dem heiligen Grundmuster der drei Berufe, meinethalben der drei Klassen, der bellatores (der Ritter, des Adels), der oratores (der »Beter«, der Geistlichkeit) und der laboratores (der Bauern, der »Arbeiter«). In diese überkommene und geheiligte Gesellschaftsordnung des frühen Mittelalters, sie ist wie gesagt vielfach variiert worden, und doch bis zum Ausgang des Mittelalters gültig geblieben, dringt der Städter ein. Er ist ein Eindringling, Sallust hätte gesagt, ein inquilinus, ein Zugezogener, ein Reingeschmeckter. Adel, Geistlichkeit und Bau-

ernschaft haben ihren fest umgrenzten Lebensbereich. Die genannte (lateinische) Dreiteilung meint allemal Tätigkeitsbereiche. »Bauer«, »Ritter« und »Beter« sind »Tunwörter«. Mit »Bürger« ist lediglich eine Herkunftsangabe gemeint, nicht unähnlich der humanistisch-barocken Provenienzbezeichnung »Esslingensis« oder »Colonien-sis« oder »Jenensis«.

»Bürger« ist kein Tunwort und nicht einmal ein Kampfwort. Die erste Stadtbürgerschaft hat sich ihren politischen Platz usurpiert, widerrechtlich angeeignet. Sie tut alles, um diese Usurpation und latente Revolution zu kompensieren und im nachhinein zu legitimieren. Sie schafft das nicht nur durch Nachbauen und Eigenerfinden, nicht nur durch Handel und Geschäftigkeit, nicht nur durch rationale Lebensbewältigung, sondern durch den permanenten und immer mehr intensivierten Versuch, auch dort den eigenen Platz zu legitimieren, wo er im Mittelalter gültig und akzeptabel sein mußte: in der religiösen, in der dogmatischen Formenwelt. Die »Stadt« soll jetzt auch sakrosankt sein.

Das frühe Bildungsbemühen, der frühe »Stadtgeist« ist wesentlich bestimmt durch diesen weiten und nachträglich religiösen Legitimationsversuch. Das Motiv der schützenden Mauern allein kann genügen, um das Bild der Himmelsstadt wachzurufen. Nicht Basel oder Köln, nicht Lübeck oder Bautzen, sondern »Himmelsstadt«. Jede Stadt in Deutschland ist eine schwesterliche Zweitausgabe der Stadt schlechthin, Jerusalems. In der berühmten, um 1284 in Lüneburg in riesenhaftem Format gezeichneten Ebstorfer Weltkarte liegt im Mittelpunkt: Jerusalem. »Jerusalem ist der Nabel der Welt, die königliche Stadt, in der Mitte des Erdkreises gelegen.« Der Mönch Robert von Reims hat diesen Satz als Ausruf des Papstes Urban II. an die in Clermont Versammelten überliefert. Mit ihm ist im November 1095 zum Kreuzzug aufgerufen worden.

Die Klosterkirche des hl. Bernhard wollte ein Abbild des himmlischen Jerusalem sein: die Stadt war es jetzt auch. Schon im 12. Jahrhundert galt die Provinz in der Champagne als das treueste Abbild Jerusalems: sie lag auf einer Hochebene wie Jerusalem. Der Biograph des Bischofs Meinwerk von Paderborn führt ausdrücklich an, daß sich dieser wünschte, des himmlischen Jerusalem schon auf Erden teilhaftig zu werden. Er machte sich deshalb daran, die Grabeskirche und ähnliche Objekte nachzubauen. Die Palmsonntagsprozession in den mittelalterlichen Städten erinnerte allemal an den Einzug in Jerusalem. Man hat das wirklich so empfunden (und empfinden können) und die Stadt und ihre Einzugstraße auch so bereitet. Noch zu Beginn des 14. Jahrhunderts veranstaltete man in Görlitz besondere Feste, mit denen nahegebracht werden sollte, Christus habe sich während seiner letzten Tage »hic et nunc« in Görlitz aufgehalten. Die Prozession endete außerhalb der Stadt in einem Garten, der Gethsemane hieß.

Der burgus, die Großburg Stadt will das viel häufiger konstatieren, als wir Technokraten uns das heute denken: du bist eine Ableitung von Jerusalem. Jede Stadt, siehe die vielen Siegel, auf der einen Seite mit der »skyline« von Jerusalem geziert, ist Jerusa-

lem, die Hoherbaute. Im Benedictionale von Lübeck aus dem Jahre 1486, das ein Schema der dortigen Stadtgründung bietet, weihet und segnet der Priester das Wachstum der Stadt. Nachher befestigt er ein Kruzifix an einem großen Holzkreuz im Mittelpunkt der Stadt und liest dabei die Stelle aus Matthäus 5, Vers 14 vor: »Ihr seid das Licht der Welt. Es kann die Stadt, die auf einem Berg liegt, nicht verborgen sein.«

Liegt also die frühere geistige Bedeutung der deutschen Stadt in dieser religiösen Inszenierung? In diesem beredten und umtriebigen Nachweis: wir gehören auch dazu, wir sind auch eingesetzt vom Herrn aller Herren? Wir kommen der Sache näher, wenn wir ein sonst unbedeutendes literarisches Stück ernst nehmen können, das Märlein von der Stadt- und der Landmaus, das schon zu Horazens poetischem und gesellschaftskritischem Arsenal gehört hat.² Die Landmaus macht einen Besuch bei ihrer Base, der Stadtmaus. Die führt das Bäschen nach einigen eher der Routine zugehörigen Eingangsgesprächen zur Sache, nämlich in den Vorratskeller des Stadthauses. Man tut sich gütlich, bis plötzlich die Tür aufgeht und der Hauskoch die notwendigen Utensilien für die Vorbereitung des Abendmahls holen will. Während er von Regal zu Regal greift und die Landmaus in schreckliche, in Todesängste gerät, ist die Stadtmaus mit wenigen Kurven draußen. Als der Mundkoch seine Zutaten beieinander hat und die Speisekammer verlassen hat, guckt auch unsere Stadtmaus wieder durch den Bretterschlitz, indessen die Cousine sich kaum von ihrem Schock erholen kann. Erst langsam findet sie sich wieder. Und erklärt der Städterin, daß ihr dieses Stadtleben ein bißchen zu aufregend sei. Da könne und wolle sie nicht mithalten. Lieber arm leben, dafür in Ruhe und Redlichkeit. Sagt's. Und verschwindet.

Das bleibt dem Städter haften: seine Flexibilität grenzt an Labilität, an das Unlautre, Unechte. Das Land begnügt sich mit der Devise »parvo vivere«. Es sieht in der Stadt, Kain sieht aus der Ecke, die permanente Anfälligkeit an das Schnelle, das halb Unwahre, an die, wie Berthold von Regensburg sagt, »trügenheit«. Der 1272 gestorbene Regensburger Franziskanermönch weiß die Betrugsarten der Stadt unbestech-

² Nach vielen Jahrzehnten Pause sind der Stadt der Antike jüngst ganzheitliche Untersuchungen gewidmet worden: F. Kolb, *Die Stadt im Altertum*. München: C. H. Beck 1984 u. Fr. Vittinghoff, *Civitas Romana. Stadt und politisch-soziale Integration im Imperium Romanum der Kaiserzeit*. Hrsg. v. W. Eck. Stuttgart: Klett-Cotta 1994, eine ungemein anregende Aufsatzsammlung, freilich ohne besondere Berücksichtigung der geistesgeschichtl. Perspektive, in die hinein auch die Märe von der Stadt- und Landmaus gehört. Auch in die mittelalterl. Stadtgesch. ist die Geistesgeschichte noch längst nicht eingezogen, immerhin hat einmal ein Meister seines Faches wie Willy Andreas ein glänzendes Kapitel über die »Kulturbedeutung der deutschen Stadt zu Beginn des sechzehnten Jhs. (in: *Deutschland vor der Reformation*. Berlin: Duncker & Humblot 1972, S. 343–398) geschrieben. E. Engel in der wohl zuletzt erschienenen Monographie (*Die dt. Stadt des MA's*. München C. H. Beck 1993) kennt Andreas' grundlegendes Werk »Deutschland vor der Reformation« gar nicht. Sie kommt auch ohne die Wörter »Geist« oder »Kultur« aus und bringt ihre – innerlich – schwächliche Darstellung unter den altbewährten Überschriften wie »Ratspolitik«, »Bürgerkämpfe«, »Handwerk und Zunft«, »Gesellen, Arme und Bettler«, »Städtebünde und Hanse« und so weiter.

lich festzuhalten. »Der ist ein trügener an sinem loufe, der gît wazzer für wîn, der verkauft luft für brot und machet ez mit gorwen, daz es inner hol wirt«.

Zwei Jahrhunderte später hat der meist in Wien lebende Heinrich der Teichner scharf und verbittert gewettert gegen die ausgeschnittenen Kleider in der Stadt, die zu viel nackte Haut zeigten und den Busen entblößten. Die Kleider sind weit und geschlitzt. Es ist ein diesseitiges Körpergefühl, das aus dieser Mode spricht und sich nicht bloß mit der Schaustellung von Farben begnügt. Es ist die Kleidung, die im Tanz und in der Bewegung ihren Sinn erfährt, wenn der Wind durch die Falten und Schlitzstreifen, die löbelsachen und tüchlin wehen und dem Körper das Gefühl eines rauschenden Lebensstroms geben. Die Mode der beginnenden mittelalterlichen Spätzeit sagt mehr aus über die »städtische« Sinnlichkeit als alle asketischen Warnungen.

Die Stadtverdammung, die hier beginnt, mit Franz von Assisis Devise »Heraus aus der Stadt, hinein ins Land«, zur gleichen Zeit übrigens, in der die deutschsprachlichen Stadtlobe³ erst so richtig ins Kraut zu schießen beginnen: die Stadtverdammung, die hier beginnt, frißt sich um so fester und wird um so mehr zum treulich weitergegebenen Topos, als die Stadt sich nur bedingt wehren kann. Auch vor diesen Anschuldigungen erweist sie sich, von der obersten Etag, vom Staat und aller Staatlichkeit her gesehen, als ein unselbständiges Gebilde.

So viel Untersuchungen das machtsstaatliche, aber an machtfreien Zonen wie den Städten sich delektierende 19. Jahrhundert auch inaugurieren haben mag: die Rede von der städtischen Selbstverwaltung meint nicht mehr, als sie besagen kann: selbständige, aber doch nach wie vor auch delegierte Verwaltung, nicht Regierung, sondern politisches Leben und politischer Auftrag in zweiter Hand. Auch aus dieser Perspektive ist die Stadt eine Ableitung, ein Derivat. Die Regierung, die Herrschaft übt der Staat aus, so gestern wie heute. Wo die Stadt an herrschaftlicher Souveränität gemessen werden soll, entpuppt sie sich als illegitime Herrschaft.

Man hat viel herumgerätselt an diesem Diktum Max Webers.⁴ Es meint nichts anderes als die Stadt, jede Stadt, die zur Herrschaft nicht befugt ist und in allen wesentlichen Fragen nur Auftragsverwaltung ist. Eine der Großleistungen der deutschen Geschichtswissenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg ist das noch nicht ganz fertiggestellte, durch Werner Conze geprägte Wörterbuch »Geschichtliche Grundbegriffe«, ein, so der Untertitel, »Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in

³ Viel – wenn auch natürlich nicht das ganze – Material hierzu bei H. Kugler, Die Vorstellung der Stadt i. d. dt. Lit. des MA's. München / Zürich: Artemis 1986; vgl. dazu G. Theuerkauf, Stadt- u. Landesbeschreibungen des MA's aus der Sicht der hist. Quellenkunde, in: Jb. f. Regionalgesch 15 (1988), S. 43–51.

⁴ M. Weber leitet seine – seither immer wieder benützte – »Typologie der Städte« mit einem Exkurs über deren »nichtlegitime« Herrschaft ein: M. Weber, Wirtschaft u. Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie, ed. J. Winckelmann, 2. Halbbd. Köln / Berlin. Kiepenheuer & Witsch 1956, S. 923–940.

Deutschland«. Dort findet man umfängliche Artikel zu »Demokratie« und »Diktatur«, zu »Autorität« und »Arbeiter«, zu »Krise« und »Mehrheit«, zu »Partikularismus« oder »Monarchie« und natürlich zum »Staat«, aber nicht zur »Stadt«. »Stadt« gehört nicht zu den geschichtlichen Grundbegriffen hierzulande. Stadt ist ein genossenschaftlich-herrschaftliches Zwittergebilde, so wie das Land, der »Stadtstaat« Bremen, kein Staat ist, sondern eine mit Zubringerdiensten zum Staat betraute »Staatsgemeinde«. Wobei wir uns erinnern, daß seit der Deutschen Gemeindeordnung von 1935 der Terminus »Stadt« in juristischem Sinne nicht mehr existiert, auch heute nicht mehr.

Wofür sich der Staat, ginge es um Staatsverdammungen, einmal rächen würde und diese Rache auch zu vollziehen in der Lage wäre, das ist der Stadt im ernstlichen Sinne nicht vergönnt. Sie lebt in einem machtfreien Vakuum. Genau aus dieser Sphäre heraus hat sie eine Geistigkeit entwickelt, die vom Marschtritt der Bataillone deshalb nichts hält, weil sie die Bataillone gar nicht besitzt und nie besessen hat, weil sie, mit dem aus der Schweiz kommenden Goethe zu reden, am »Überkommenen festhält, wo alles sich zum Verändern drängt«. Die Köpfe der Territorialstaaten waren längst benommen vom Gesetz des Wachsenmüssens als dem obersten Prinzip und dem ersten Gütezeichen staatlichen Daseins. »Ein Staat muß wachsen«, das war die Maxime des 18. und vor allem 19. Jahrhunderts. Ohne die kleinen und die großen imperialistischen Ausgriffe sind Staatsgebilde gar nichts.

Die Repräsentanten der Städte und vor allem der größeren Reichsstädte haben es im alleräußersten Falle auf eine Imitation im äußerlichen Sinne ankommen lassen, solche mit größerem Territorium wie Ulm oder Nürnberg zumal. Im Inneren war ihnen diese ehrgeizig-nationale Gedankenwelt fremd geblieben, so sehr, daß man sie in den fortschrittlichen gestimmten Residenzen wegen dieser naiven Züge allmählich belächelte. Man hat hinter den geschlossenen Türen der »Kabinetten« nur mit heruntergezogenen Mundfalten zur Kenntnis genommen, wenn irgendeiner der »Stadtregierer« allmählich Allüren des Alleinherrschens zeigen sollte. Man hat die in der Stadt einmal abserviert, den agilen Topler, den »König von Rothenburg«, der seinen Mitbürgern davon lief und mit all seiner Herrlichkeit im Turmverließ endete. Es gibt Hunderte von Beispielen dafür, daß derlei Usurpatoren der Macht in der Stadt vor einem Ratskollegium die Segel streichen mußten.

Das Bemühen um eine Mittellinie und um einen Ausgleich zwischen den Extremen ist typisch städtisch und ist ein unabdingbarer Bestandteil deutschen Städtegeists. Thomas Mann, der 1926 sein unmittelbar in unsere Bestandsaufnahme hineingehörendes Büchlein »Lübeck als geistige Lebensform« hat erscheinen lassen, schreibt in seinen »Betrachtungen eines Unpolitischen«, die Überschrift besagt viel für unsere Überlegungen, er habe sich immer bemüht, daß sein Boot, sein Lebensboot, nicht zu stark nach links oder zu stark nach rechts ausschlage. Das kann den Städter zu lebenslangem Stillesitzen führen, in Verfolg der Maxime, die der Städter Goethe im »Wil-

helm Meister« preisgegeben: »Die Menschen werfen sich im Politischen wie auf dem Krankenlager von einer Seite auf die andere, weil sie glauben, dann besser zu liegen.« Sich nichts vormachen lassen, das ist städtische Devise. Man will sie nicht haben in der Stadt, diese furchtbaren Menschheitsbeglückter. Goebbels' Weg »Vom Kaiserhof zur Reichskanzlei« war der Kampf gegen die Großstadt Berlin, der im Grund erfolglos blieb und in einem Desaster ohnegleichen endete. Sie ist typisch, diese städtische Distanz von Extremen, von Verabsolutierungen. Sie kann nur dort wachsen, wo das Kollektiv arbeiten muß und wo die Dinge im Kollektiv ausgehandelt sein müssen, eben in der Stadt.

Die Idee der Herrschaft und gar »von den Gesetzen losgelöst«, der absolutistischen Herrschaft kann in der Stadt nicht (lange) heimisch sein; es ist die Idee der Genossenschaft, die in immer neuen Gewandungen innerhalb Etters durchbricht. Städtebünde (und Bündeleien) gibt es, solange es Städte bei uns gibt.⁵ Immer noch auf vor-demokratischem Feld neigen die Städte doch immer dazu, ihre Entscheidungen »hinter sich zu bringen« und durch Mehrheitsentscheidungen, durch Beschlüsse des »merren teils« absichern zu lassen. Abkürzende Einzelgänge halten sich nie lange. Dafür wächst das Verständnis für föderative Gestaltungen. Der städtische Föderalismus ist sprichwörtlich. Und auch das politische Urteil darauf: die nationale Rechte hat mit der kommunalen Föderationspolitik nie viel anfangen können. Johannes Haller hat in seinen in den zwanziger und dreißiger Jahren vielgelesenen »Epochen« der älteren und neueren Zeit kurzen Prozeß gemacht: mit Pfeffersäcken könne man keinen Staat machen. Aber mit den preußischen Monarchen sehr wohl.

Keine Frage, daß die Reichsstädte am Ausgang des Alten Reiches, also vor 1800, die Lust, aber auch die Last des Abwägens am deutlichsten unter den deutschen Städten gezeigt haben.⁶ Andere Werte als die »realen«, machtpolitischen hatten es schwer, sich in dieser Sicht zu behaupten. »Das alte Reich«, so hat der Freiherr vom Stein einmal gesagt, im klaren Wissen übrigens um die im Raum der Realpolitik offenbaren Mängel des alten Reichskörpers, »hat in seinen kleinen und kleinsten Staaten und Städten freilich Sittlichkeit und das Gefühl der persönlichen Würde zu wahren gewußt«. Mit dem Ausklang der Biedermeierzeit scheint das übrige 19. Jahrhundert mit diesem Satz nicht mehr viel angefangen zu haben. Die bürgerlich-politische Mentalität war in der wilhelminischen Zeit weitgehend von der Annahme be-

stimmt, daß nationale Unabhängigkeit unbedingt Voraussetzung für ein gedeihliches Kulturleben sei. Derlei Unabhängigkeit schien die Prosperität und die Zukunft zu sichern.

Weimar war in diesem – öden und traurigen – Betracht ein Kontrastprogramm, Goethe, sein Patron, ein Abkömmling der Stadt, Frankfurts nämlich. Die reichsstädtisch-bürgerliche Erbschaft hat er als Reichsstädter mitgebracht, wie übrigens der Dritte im Bunde, Christoph Martin Wieland auch: auch er Reichsstädter, auch er die Kreatur eines Stadtstaates, der in vielen Generationen vielleicht nicht Demokratie, wir zögern da etwas mit dieser doch eigentlich erst im August 1789 ernsthaft aufgenommenen Vokabel, aber doch genossenschaftlich gefundene Verantwortlichkeit gelernt hat. Wir wissen, daß zumindest das kleinere Quantum Städtegeist leicht umschlagen kann in kleinkarierte, in unsagbar erheiternde Stubenhockerei. Dem Wiehern dieser ununterbrochenen Schildbürgerei hat Wieland selbst in den »Abderiten«⁷ ein Denkmal aus Leinen und Pappe gewidmet. Dabei hat er gar nicht bemerkt, daß er selbst schon so nachhaltig ein Kind des absolutistisch durchorganisierten Staates geworden war, daß ihm Kleinstadtpolitik zum Signum nicht enden wollenden Spottes erscheinen mußte.

Und er hat dennoch nicht abgelassen in dem Versuch, im Humanum die Grundlegung bei den Menschen zu sehen. Geist vor Macht – daß dieses, wir dürfen sagen, Weimarer Stiftungsprogramm in Deutschland zusammenfiel, noch ehe es ganz etabliert war, gehört zu den Tragödien deutscher Geistesgeschichte. Marx und seine Trabanten haben die Lösung nicht im Individuum, wie die Weimarer, sondern im Kollektiv gesucht. Irgendwo in der Zukunft sahen sie die staatenlose Gesellschaft; in Wirklichkeit haben sie die Leute in der kalten Omnipotenz des Staates verkommen lassen. Schiller hat in Weimar behaglich eine »kaum merkbare Regierung« registriert – was war das für eine prächtige Zeit, und wie weit haben wir verkabelten und vernetzten Erdenbürger es gebracht!

Konnte derlei »Städtegeist« überhaupt unter die wertvolleren Güter der Vergangenheit eingereiht werden? War er nicht ein Zeichen muffigen Stillstands oder gar frühzeitigen Alterns? Unsere eigene deutsche Entwicklung, gerade die unseres Jahrhunderts, macht klar, warum parlamentarisch-demokratische Staaten so leicht mit dem Verdacht, um nicht zu sagen, dem Odium des Alterns und Zerfallens belastet sind. Das Räderwerk eines in absolutistischer Überlegenheit durchkonstruierten, in nationalen Leidenschaften zurechtgeschmiedeten Großstaates funktioniert zu gut, als daß der redliche, aber glanzlose Zuschnitt der parlamentarischen Demokratie den Vergleich

⁵ Daß auch die Städtebünde zu den Äußerungen von »Städtegeist« gehören, darauf hat C. J. Burckhardt in seinem »Städtegeist« überschriebenen und vor dem German. Nationalmuseum in Nürnberg 1952 vorgetragenen Vortrag aufmerksam gemacht, s. C. J. Burckhardt, Städtegeist, in: *ders.*, Gestalten und Mächte. Zürich: Manesse 1961, S. 398 ff.

⁶ Seit dem letzten Jahrhundert jetzt wieder eine alle moderne Forschungsfragen einschließende Monographie von K.-P. Schroeder, Das Alte Reich und seine Städte. Untergang und Neubeginn. Die Mediatisierung der oberdeutschen Reichsstädte im Gefolge des Reichsdeputationshauptschlusses 1802/03. München: C. H. Beck 1991.

⁷ Anregend die – in mancher Hinsicht verblüffende – Analyse v. V. Klotz, Verkehrte Polis. Christoph Martin Wielands Geschichte der Abderiten (1781), in: *ders.*, Die erzählte Stadt. Ein Sujet als Herausforderung des Romans von Lesage bis Döblin, nach der Erstausgabe bei Hanser jetzt bei Rowohlt Taschenbuch re 464 (1987), S. 66–90.

dazu halten könnte. Was dort in aufgebrachter Gebärde als Zeichen höchster Vitalität erscheint, ist hier Schwunglosigkeit und Stagnation.

Man wird, wie wir erfahren haben, vorsichtig sein müssen mit den Prognosen über den »Niedergang« und das Ende von »Demokratie«. Selbst in der Schweiz konnte 1758, also lange vor den napoleonischen Vereinnahmungen der Eidgenossenschaft, in Basel ein Buch wie das von Franz Urs Balthasar erscheinen, mit dem Titel »Patriotische Träume von einem Mittel, die veraltete Eidgenossenschaft wieder zu verjüngen«. Selbst in den eigenen Reihen hatte man die Zuversicht verloren, mit der gerade dieses Staatswesen in die neueste Zeit hineingehen durfte.

Nach allem könnte man jetzt meinen, der Geist der deutschen Stadt neige allemal zum Kleinen, zur provinziellen Behaglichkeit, zu, eingezogenen Selbstbescheiden. »Stadt« indessen lebt, *wenn* sie lebt, am deutlichsten von Vermittlung, im geistigen wie im geographischen Sinne. Ulm vermittelt zwischen katholisch-Oberschwäbischem und protestantischem Altwürttemberg, Basel zwischen Alemannischem und »Schwäbischem«, Köln zwischen Niederrhein und Niederlande, Lübeck zwischen deutscher Ostseeküste und skandinavischer Welt: die Stadt, auch die kleine und kleinste, zehrt von der – vielfach sich ausprägenden – Vermittlung. Vermitteln ist ihr Beruf. Sie ist ein Heerlager von Waren und Ideen, wie Herder, der Weimarer, einmal formuliert hat, von Handreichungen informativer Art und von Kritik, wie wir hinzufügen.

Sie bringt, um es mit einem Wort zu sagen, »Welt« in das eigene Geviert und in das noch burgartig abgeschirmte Wohnquartier. »Hiebei bekenn' ich«, sagte der Städter Goethe, der »wie ein steifer Reichsstadtsyndikus« daherkomme, meinte ein Besucher am Frauenplan einmal: »Hiebei bekenn' ich, daß mir von jeher die große und so bedeutend klingende Aufgabe: erkenne dich selbst, immer verdächtig vorkam, als eine List geheim verbündeter Priester, die den Menschen durch unerreichbare Forderungen verwirren und von der Tätigkeit gegen die Außenwelt zu einer innern falschen Beschaulichkeit verleiten wollten. Der Mensch kennt nur sich selbst, insofern er die Welt kennt, die er nur in sich und sich nur in ihr gewahr wird«.

Derlei kann nur ein Städter sagen. Die feudale Welt und die bäuerliche Lebensform gehören im Vergleich zur multikulturellen Austausch- und Vermittlungsfunktion der Stadt einer durchaus monokulturellen Lebenspraxis an.⁸ Zwischen dem eigensässigen Bauern und dem eigensässigen Ritter sind die Unterschiede in Sachen Lebensstil ja nicht sehr groß. In der Abgeschiedenheit, in der heillosen Stille des Burglebens konnte, ja mußte es geschehen, daß man die Unzulänglichkeit der Separation in der Konstruktion eines Standesideals kompensierte. Die feudal-aristokratische Erzie-

hungswelt- und Vorbildlichkeit waren es, deren sich die Stadt bis in die jüngste Zeit ohne Bedenken bedienen konnte und bedient hat. Der Städter konnte sich nicht entschließen, sehen wir einmal von der tausendjährigen Regelhaftigkeit der Zunftwelt ab, mit einem eigenen Bildungsideal aufzutreten. Dafür ist der Städter, der geistvolle, viel zu wenig der Nachläufer der einmal gängigen Lehren. Er distanziert sich, er mißtraut, er argwöhnt, er kann sich leise aufkommendem Pessimismus gar nicht entziehen.

Pirckheimer für die ausklingende Renaissance, Jacob Burckhardt für die anhebende Gründerzeit – beides primär bürgerliche Epochen – sind Beispiele hierfür. Der Ratsherr Willibald Pirckheimer, Diplomat, Truppenführer und Staatsmann seiner nürnbergischen Heimat, ist beides, »Macher« und sensibler, verletzlicher Nachdenker. Kam er wenigstens, so wird man fragen dürfen, dem vom Renaissancekult aufgestellten, von vielen Italienern vorgelebten Ideal von Bildung und Leben nahe? In seiner Selbstbiographie und seinem Briefwechsel mit Männern wie Reuchlin und Erasmus, Celtis oder Lorenz Beheim, Städtern je ganz eigener Statur, spiegelt sich sein Studium der Alten und den Anhänger und der humanistischen Poesie: der Kampf gegen das rückständige Mönchtum, später der Gegensatz zwischen Alt- und Neugläubigen, zwischen Luther und den Anhängern Zwinglis. Pirckheimer kann sich schlecht auf einen Nenner bringen lassen. Er steht zwischen den Fronten. Er vermittelt hin und her. Deutlich auch hier die Distanz von, modern zu sagen, ideologischer Vereinnahmung. Das ästhetisch-künstlerische Spiel ist ihm genau so eigen wie ein halbes Jahrtausend später dem alten Burckhardt, kein »Führer«, sondern Beobachter und Kommentator, in einer unruhig drängenden, ihrer selbst nicht mehr sicheren Zeit ein Mann der Zwiespältigkeit und der Problematik. Pirckheimer fand nie den vollen Ausgleich zwischen der Gegenwart, der auch er dienen wollte, und der Welt der Antike.

Jacob Burckhardt, der bei aller »erfahrenen« Welt in seinem Basel geblieben ist wie Kant in seinem Königsberg oder Schopenhauer in seinem Frankfurt, demonstriert die allmählich deutlich werdenden Grundzüge städtischen Geistes aufs nachdrücklichste: die skeptische Beobachtung, die unbestechlich-unabhängige Analyse, eine von der pessimistischen Grundstimmung kaum ganz abzuziehende Diagnose. Im März 1873 schreibt er, nach dem Deutsch-Französischen Krieg, das gemeinsame ökonomische Resultat sei eine Revolution in allen Werten und Preisen, eine allgemeine Verteuerung des Lebens. Und dann, es könnte gestern gesagt worden sein: »die teils schon eingetretenen, teils bevorstehenden geistigen Folgen aber sind: die sogenannten »besten Köpfe« wenden sich auf das Geschäft oder werden schon von ihren Eltern hiefür vorbehalten; die Bureaukratie ist nirgends mehr eine »Karriere«, das Militär in Frankreich und anderen Ländern auch nicht mehr, in Preußen muß es mit den größten Anstrengungen im Rang einer solchen gehalten werden. Die geistige Produktion in Kunst und Wissenschaft hat alle Mühe, um nicht zu einem bloßen Zweige großstädtischen Erwerbs hinabzusinken, nicht von Reklame und Aufsehen abhängig, von der

⁸ Ausführlicher dazu O. Borst, »Burg« und »Stadt«, in: M. Kinzinger / W. Stürner / J. Zahlten, Das andere Wahrnehmen. Beiträge zur europ. Gesch. A. Nitschke zum 65. Geburtstag gewidmet. Köln / Weimar / Wien: Böhlau 1991, S. 295–308.

allgemeinen Unruhe mitgerissen zu werden. Große Anstrengung und Askese wird ihr nötig sein, um vor allem unabhängig im Schaffen zu bleiben, wenn wir ihr Verhältnis zur Tagespresse, zum kosmopolitischen Verkehr, zu den Weltausstellungen bedenken. Dazu kommt das Absterben des Lokalen und eine starke Abnahme selbst des Nationalen.«

Wie immer auch: wer allein an das Nürnberg der Reichsparteitage denkt, zögert, die Stadt von den ideologischen Verführungen der Nazizeit freizusprechen. War es kleinkarierter Opportunismus? Oder die schiere Ohnmacht von Stadt und Bürgertum gegenüber raffiniert inszenierter Diktatur? Was die Implikationen von Nationalismus und Bürgerkultur anlangt, so hat es natürlich nicht an warnenden Fingerzeigen von seiten großer Städter gefehlt.⁹ Carl Jacob Burckhardt meinte einmal in den frühen sechziger Jahren,¹⁰ der Zweite Weltkrieg und seine Ausläufer hätten einen neuen Typus »serienmäßig hergestellt, dem jeder Heroismus unmöglich bleibt, es sei denn, eine neue, unheilvolle Fanatisierung von unten gelinge – wie in den dreißiger Jahren. Sie kann einzig durch den Nationalismus erzeugt werden, der Nationalismus ist die große Kompensationsleistung aus der Summe aller Minderwertigkeitsgefühle.«

Derlei kann nur ein Städter sagen. Burckhardt ist einer in sehr bewußter Art. Als Fünfunddreißigjähriger schreibt er einmal, er habe es immer als ein großes Privileg betrachtet, »angeschlossen zu sein an eines jener mit Persönlichkeit gesättigten ausgeprägten Gebilde, das man mit Recht eine Stadt nennt und die einen mit einer ganz bestimmten Anima begaben. Das »Basiliensis sum« wird mir mein Leben lang bewußt sein, wird mich begleiten.« Daß er freilich im gleichen Brief meint, er sei »zu entscheidenden Teilen ein Landmensch«, macht die Sache nur noch interessanter: ein Städter, der die Lebensform und Gesetze des Landlebens in gleichem Maße als die seinen empfindet. Die urbane Seite meldet sich dabei nur um so stärker. »Ich liebe die alten Städte gerne aus der Distanz, denn das, was einst ihren Geist ausmachte, ist ja längst vorübergegangen.«

Burckhardt ahnt die Gefahren für die Stadt, zumal für die große Stadt. Von den »städtischen Intellektuellen Karl Marx und seinen Nachfolgern bis Stalin« ist er »so weit entfernt als möglich«. Die städtische Unruhe ist ihm je länger desto deutlicher suspekt. »Unsere Zeit ist ganz auf Erkennen, Nachahmen und auch Verunglimpfung der Schöpfung eingestellt, das stille Hinhören auf ihr herrliches Gesetz, die Versenkung, die Meditation ging verloren.«

Die Stadt und vor allem die Großstadt ist in dieser Klage nicht ausgenommen. »Stille« verlangt Burckhardt gerade für sie. »Was dem höchsten menschlichen Zu-

⁹ W. Hardtwig, Nationalismus und Bürgerkultur in Deutschland 1500–1914. Ausgew. Aufsätze. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1994 (= Sammlung Vandenhoeck). Daß der Vf. nicht vordergründig mit dem Bismarckreich o. ä. beginnt, sondern historisch ernsthafter bei Renaissance und Humanismus, gibt seinen Untersuchungen einen aussagekräftigen u. breiten Boden.

¹⁰ Dies und die folgenden Zitate aus: Carl J. Burckhardt, Briefe 1908–1974. Frankfurt: Fischer 1986.

stand, dem Zustand der Sammlung, entgegenwirkt, ist ein Phänomen der Großstädte, welches erst durch die automatische Übertragungsmöglichkeit wirklich gefährlich wird, auch durch den »Bildungsbetrieb«. Großstädtische Zersetzung hat es auch in der antiken Welt schon gegeben. Eigentlich überlebte das Humane stets aus passivem Gegensatz, immerzu setzte es sich ab vom unmenschlichen Verderben, rettete sich abseits, überlebte in der Stille.«¹¹

Hinter diesem knappen Bekenntnis sind zwei Plädoyers versteckt, das für möglichst kleinräumige politische Gebilde und das für eine möglichst entideologisierte Tagespolitik. »Ein unverhältnismäßig großer, wo nicht der entscheidende Beitrag an die Kultur der Menschheit«, konstatierte Fritz Ernst in einer 1940 erschienenen Schrift »Die Sendung des Kleinstaats«, sei von den »Kleinstaat Europas« ausgegangen. Sicherlich stimmt dieses Urteil. Sicherlich kann sich in »Städten« mit Millionen Einwohnern und vielen hundert Quadratkilometern Fläche »Städtegeist« in diesem alteuropäischen Sinne – Burckhardt greift da immer zur Vokabel »altreichsstädtisch« – nicht ausbreiten.

Das notwendige Maß an Freiheit ist nur dort gewährleistet, wo das Persönliche und das Individuelle noch ihren Platz haben. Gegen die monumentale Wucht der Ideologie wehrt sich Burckhardt ganz entschieden. Es sei jetzt die Aufgabe, so aus Paris 1946, »endlich einen Bildersturm gegen Zwangsbegriffe zu unternehmen«. Politik ist nicht alles, zumal im Blick auf das Böse, »das jeder Politik notwendig anhaftet«. Die Stadt scheint das einzige politische Gebilde zu sein, das der ideologisierten Programme gar nicht bedarf. Seit eh und je haben sich in der Stadt die »Freien Wählervereinigungen« gehalten und bewährt. Daß deren »Politik« – die in Wirklichkeit nichts als der Versuch ist, den »Forderungen des Tages« nachzukommen – häufig genug für den modernen Geschmack »der Biß fehlt«, ist der Preis, der für einen derart umhegten politischen Hausgarten zu zahlen ist.

Das große Mißverständnis: daß in dieser inattraktiven, horazischen Zurückgezogenheit die »große« Politik verkümmert und verkommt. Burckhardt hat die Wachheit behalten, und ein Mann wie Goerdeler auch. Burckhardt beklagt das typisch deutsche »Abreißen von Traditionen«, er beklagt die hemdsärmelige Bereitschaft zu Brüchen, er beklagt jeden heimlichen oder offenen Kampf gegen die »anderen«. Revolutionen seien etwas Grauenhaftes. Und ihre Begründung sei allemal von elender Primitivität. Was diese anderen, diese »Fremden« anlangt, so lebt die Stadt ihrer ganzen

¹¹ Von hier aus beginnt der Weg nicht nur der konservativ-revolutionären Literaten in die »innere Emigration«. Prinzip ist: nur fern der großen Stadt, nur auf dem Land ist wahre, originäre Schöpfung möglich. Wenn man die Reihe dieser – heimlichen oder offenen – Antistädter durchmustert, ist man verblüfft allein über die große Zahl der Land-Sympathisanten. Leicht maniert drückt diesen Rückzug Josef Hofmiller in einem Brief seines Todesjahres 1933 aus: »Selig, wer nicht gezwungen, in der großen Stadt zu leben! O wie süß seynd die Wyldnüssen! Die Stadt ist mir eyn Gefängnyß, und die Einsamkeit ein Paradyß«.

Natur und Geschichte nach von »den anderen« und von einer Internationalität, die sich der Flächenstaat nicht leisten kann oder leisten will.¹² Städtische Intellektualität lebt von der Toleranz gegenüber den Zugezogenen und von der »Kultur des Unterschieds«, wie das jüngst ein amerikanisches Buch über die Stadt formuliert hat.¹³

Sieht man einmal von den schrecklichen Judenverfolgungen in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Stadt – mit ihren freilich sehr komplexen Ursachenketten – ab, so gibt die Stadt gar keine Gelegenheit zur Absage an irgendwelche »andere«: man braucht sie alle zur Erledigung der Arbeit. Es geht um das Vorankommen, es geht um allerlei handwerklich-technische Innovationen. Kurz: der Stadt geht es um das Zeitgemäße und um die Moderne. Der Stadt hat man im Technisch-Handwerklichen wie im Sozial-Gesellschaftlichen in allen Jahrhunderten deutlich wahrnehmbare modernistische Züge zu danken. Im Grunde müßte die Modernisation¹⁴ das große Thema der mitteleuropäischen Stadtgeschichte sein – seit Friedrich Lists großartigem Ansatz¹⁵ und Tönnies' Bemühungen seiner reinen Soziologie um den Standort der Stadt zwischen Gemeinschaft und Gesellschaft¹⁶ hat sich da nicht mehr viel getan.

Stadtsicherheit und Stadtfrieden sind Voraussetzungen für städtisches Fortkommen. In der Stadt geht es deshalb um Sicherheit, weil man die Zeit braucht. Für Kaufleute ist die Zeit Geld. Die Zeit wird zum Maß der Arbeit. Nachdem die religiöse Inszenierung der Stadt vorüber ist, wirft sie sich, nunmehr fest etabliert, mit aller Kraft auf die – aufgeteilte – Arbeit. Dem Mönchsideal und dem Ritterideal wird nichts als Effizienz gegenübergestellt. Draußen vor der Stadt soziale Hilfe, drinnen in der Stadt Erfolg, Gewinn, Bereicherung. Die Varianten und Möglichkeiten von Arbeit sind in der Stadt fast unübersehbar. Die Stadt ist revolutionär auch dadurch, daß sie einen Neubeginn für die menschliche Arbeit setzt. Sie ist, aus dieser Sicht, nicht nur ein Ort politisch-gesellschaftlicher, sondern auch ökonomisch-beruflicher Befreiung: arbeitsrechtliche Regelungen betreffen Lehrzeit, Arbeitslohn, Arbeitszeit, Anzahl der Lehrlinge und so weiter.

¹² Dazu eine Fülle von Belegen bei W. Prigge (Hrsg.), *Städtische Intellektuelle. Urbane Milieus im 20. Jh.* Frankfurt: Fischer 1992 (= Fischer Wissenschaft BNr. 10522).

¹³ R. Semmet, *Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds.* Frankfurt: Fischer 1991.

¹⁴ L. Müller, *Die Großstadt als Ort der Moderne*, in: K. R. Scherpe (Hrsg.), *Die Unwirklichkeit der Städte. Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne.* Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1988 (re 471).

¹⁵ Die Stadt, so List, gebiert die Manufaktorkraft, und sie produziert »überhaupt die Freiheit und die Zivilisation« (S. 197). »Der überwiegende Einfluß der Städte auf die politischen und bürgerlichen Zustände der Nation, weit entfernt den Landbewohnern Nachteil zu bringen, gereicht diesen zu unberechenbarem Vorteil« (S. 199). In: *Fr. List, Das nationale System der politischen Ökonomie.* Volksausgabe auf Grund der Ausgabe letzter Hand und Randnotizen in Lists Handexemplar. Hrsg. v. A. Sommer. Basel: Kyklos / Tübingen: J. C. B. Mohr: 1959.

¹⁶ F. Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie.* Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft 1963/70 (Nachdruck der Ausgabe Darmstadt 1963), bes. § 18, S. 36–39: »Die Idee der Stadt«.

Wer als Kaufmann, Handwerksmeister oder gar als Geldleiher zu tun hat, muß seine Pappenheimer kennen, er muß sie taxieren können, er muß sie einschätzen können, kurz: er muß erkennen, was wirklich ist. Kritisch sein heißt sichten und scheiden; kritisch sein heißt die Wirklichkeit sehen und sie beherrschen lernen. Der Mönch lebt seinem Ideal, der Ritter lebt seinem Ideal, der Städter lebt seinem Kalkül und einem möglichst ganzheitlichen Erfassen der Wirklichkeit.

Die Wirklichkeit hat der Städter gefunden.¹⁷ Konrad Witz, der Städter, vor dessen Bildern man den Anfang einer neuen Kunst erlebt, malt 1444 – bezeichnend, daß das Jahr präzise überliefert ist – einen mächtigen Altar für den Genfer Erzbischof François de Mies. Die Landschaft der einen erhaltenen Tafel, »Der wunderbare Fischzug«, ist nicht nur eine der frühesten und damals größten Darstellungen der Natur, sondern zugleich ein einzigartiges Landschaftsporträt, das den Genfer See mit dem Môle und dem Petit Salève im Hintergrund kaum anders als heute zeigt. Zweiundzwanzig Jahre später stellt man in der Rothenburger Stadtkirche St. Jakob einen der bedeutendsten Altäre der deutschen Spätgotik auf. Auf einem Gemälde des aus der Schwesterstadt Nördlingen kommenden Friedrich Herlin sieht man auf den Rothenburger Marktplatz. Dem, der genauer hinsieht, stellt er sich kaum anders als heute dar.

Städtegeist ist von früh an eine recht pragmatische Sache. Den Freiraum rationalen Denkens und Schaffens hat sich die Stadt trotz ihrer teilweise schwerwiegendsten äußeren Veränderungen¹⁸ allemal zu wahren gewußt und sich gegen jede Form von »Pastorale«, den großen Gegenzug der Emotionalität und Sentimentalität, der »Hei-

¹⁷ Über »Realismus« u. Verlässlichkeit spätmittelalterlicher Malerei hat Prof. Dr. Harry Kühnel innerhalb seiner u. seiner Schüler Forschung viel gearbeitet, manches davon ist in den Studien zur mittelalterl. Realienkunde bei der Österr. Akad. d. Wiss. veröffentlicht worden, vgl. jetzt auch M. Baxandall, *Die Wirklichkeit der Bilder. Malerei u. Erfahrung im Italien d. 15. Jhs.* Frankfurt: Athenäum 1987 u. O. v. Simson, *Von der Macht des Bildes im MA. Ges. Aufsätze zur Kunst des MAs.* Berlin: Gebr. Mann (1993).

¹⁸ Die weitgreifende Antinomie Stadt – Land bzw. Stadt-Anti-Stadt ist bislang, soweit ich sehe, nie zu einem der Hauptpfeiler einer Geistesgeschichte der deutschen Stadt gemacht worden: Erste Hinweise bei O. Borst, *Babel oder Jerusalem? Prolegomena zu einer Geistesgeschichte der Stadt*, in: *ders., Babel oder Jerusalem? Sechs Kapitel Stadtgesch.* Stuttgart: Theiss 1984, bes. S. 71–79. Aus der unübersehbaren Fülle von »Musterbänden« seien herausgegriffen H. J. Schneider (Hrsg.), *Idyllen der Deutschen.* Frankfurt: Insel 1981 (= Insel taschenbuch 551) oder W. Hinck, *Vom Leben auf dem Lande. Erzählungen europäischer Dichter.* Dt. Taschenbuch Verlag: München 1992; dazu G. Frühsorge, *Die Kunst des Landlebens. Vom Landschloß zum Campingplatz. Eine Kulturgesch.* München: Koehler & Amelang 1993. – Daß dem im Dritten Reich sakrosankt gewordenen Hinweis auf das – innerlich und äußerlich – gesunde Landleben ideologische Absicht innewohnt, ist seit langem erkannt u. geläufig, s. jetzt J. S. Hohmann, »Ländl. Soziologie« im Dienst des NS-Staates, in: *Zs. f. Geschichtswiss.* 42 (1994), S. 118–128. Was die Nazi-Zeit anlangt, so wird man sagen müssen: auch die engagiertesten Bemühungen, Städter und Städtegeist für »Blut und Boden« zu gewinnen, sind letztlich ohne Erfolg geblieben.

mat«, der Idylle zu halten gewußt.¹⁹ Daß sich in der »Heimatkunst« aller Art auch große Schwünge und Linien, mithin schöpferische Neuansätze zeigen konnten, sei nicht verschwiegen. Daß das Bild vom fortwährend Geld zählenden Pfeffersack in das traurige Bildlein vom Philister und Bourgeois ausmünden konnte, wissen wir nur zu gut. »Wenn der Herr fort ist, tanzen die Mäuse«, will heißen: wo nicht nur *einer* Machtträger ist, sondern ein »Rat« und ein Kollektiv, kann das Menschliche ins Allzumenschliche sich wenden. Aber solche Wegsuche und solche politische Entscheidung wird eben von elementarer Mitmenschlichkeit getragen und gehören doch, wie unfertig oder fragwürdig sie auch sein mögen, in den Raum des Humanen. Die Stadt, gleichgültig, in welcher politischen Färbung, ist für den Menschen da. Die Gemeinde ist ihrem Urverständnis nach eine Gruppe von Gleichen, in der jeder eine Stimme hat, in dem jeder seine Meinung sagen darf. Das ist viel, wie wir wissen, wenn nicht alles.

Die geistige Bedeutung der deutschen Stadt liegt darin, daß sie Zeitkritik und Zeitanalyse, daß sie Kritik überhaupt möglich gemacht und etabliert hat. Es gibt so viel Zeugnisse städtischer Kulturträchtigkeit auf deutschem Boden, daß man damit Bücher, ganze Regale von Büchern füllen könnte und müßte, die Übernahme der Künste durch die Stadt zu Ausgang des Mittelalters, die Rolle der Städte und ihrer mittlerweile ausgebauten Kulturorgane im Reformationsjahrhundert,²⁰ die städtische Beihilfe zum 17. Jahrhundert mit seinem erstmals in der lexigraphischen, in der enzyklopädischen Sammlung sichtbar werdenden Geistigkeit, die elementare Funktion der Stadt – von Hamburg über Leipzig nach Zürich – in der aufklärerischen Lehre und Praxis,²¹ ohne die großen (und teilweise auch kleinen) deutschen Städte hätte Aufklärung weder gewagt noch eingesetzt werden können.

Aber wir wollten nicht von der – von den Städtern keinesfalls nur aus gesellschaftli-

¹⁹ Man darf nicht übersehen, daß es immer wieder ein anderes Stadtgehäuse ist, in dem sich unsere – angebliche – Konstante Städtegeist zeigt. Die mittelalterliche Großburg Stadt ist nicht mehr die Coketown des 19. Jhs., die spätantike Bischofsstadt ist nicht mehr die physiokratisch verlandschaftete und aufgelöste Stadt (vgl. B. Klein, Die physiokratische Verlandschaftung der Stadt um 1800. Städtebau u. Stadtauflösung in der Realität von Freiburg im Breisgau sowie in der Utopie des frz. Revolutionsarchitekten Ledoux. München: scaneg 1993 = Beitr. z. Kunstwiss. Bd. 4746), die Stadt Fontanes wird nicht mehr die umgebaute Stadt des deutschen Ostens sein (vgl. H. G. Helms [Hrsg.], Die Stadt als Gabentisch. Beobachtungen der aktuellen Städtebauentwicklung. Leipzig: Reclam 1992, bes. S. 309–432: »Ostdeutschlands Städte und Gemeinden vor dem Umbau«).

²⁰ Eine Zäsur in diesem Prozeß markiert Luthers Sendschreiben »An die Radherrn aller stedte deutsches lands: das sy Christliche schulen auffrichten vnd halten sollen« (nach dem Druck von Johann Prüß, Straßburg 1524).

²¹ Vgl. O. Borst, Kulturfunktionen der deutschen Stadt im 18. Jh., in: *ders.*, Babel oder Jerusalem. Sechs Kapitel Stadtgeschichte. Stuttgart: Theiss 1984, S. 355–392 u. vorwiegend aus naturwissenschaftl. Sicht: R. Toellner, Kritisches Forum und Fortschrittszuversicht. Wissenschaft und Stadt i. d. Aufklärung, in: Schweinfurter Forschungen = Veröff. des Stadtarchivs Schweinfurt Nr. 8 (1993), S. 55–68.

chen Gründen wahrgenommenen²² – »Kultur in der Stadt« reden, sondern des spezifisch städtischen Geistes habhaft werden. Daß er kulminiert in politischer Kritik und gesellschaftlicher Analyse, daß Städtegeist nicht zuletzt als unabdingbar kritischer Geist sich erweist, ist ohne Zweifel. Aus Ingredienzien der Stadt besteht der Stoff, aus dem Revolutionen gemacht werden. Immer wieder hat man bedauert, daß im tollen Jahr 1848 alles vorhanden war in Deutschland, nur nicht die große Hauptstadt, die große Kapitale, aus der hätte die alles überfliegende Avantgarde kommen können. Paris hat diese Funktion allemal erfüllt, in mitreißender Leidenschaft, in intellektuellem Wagemut, der sicherlich im westlichen Europa einmalig blieb. Im Osten hat Sankt Petersburg diese Rolle übernommen, das seine Existenz einem Experiment Peters des Großen dankt, »Leningrad« ist bis heute die am meisten »experimentelle« Stadt Rußlands geblieben. Es ist eine Art soziologischen Testgeländes, wo Modelle der gesellschaftlichen Entwicklung erprobt werden, die sich später über das ganze Land ausbreiten. Obwohl die Stadt seit der sowjetischen Epoche nicht mehr Hauptstadt ist, spielt sie die Rolle des Schrittmachers für politische Moden. Das Leningrader Parteikomitee, das immer mit besonders dogmatischen und konservativen Apparatschiks besetzt war, erschien den russischen Provinzstädten als Muster der unerschütterlichen Macht der lokalen Sowjetherrscher. Zugleich entstanden in Leningrad die extremsten politischen Strömungen; die radikalsten sozialen Doktrinen durchliefen eine Art Labortest im Untergrund. Der Geist der petrinischen staatlichen Utopie ist hier nie gestorben.

Deutschland scheint derlei Vorreiterfunktionen *einer* Stadt nie vergeben zu haben, sehen wir einmal ab von München als dem Räteexperiment Ernst Tollers oder als der »Hauptstadt der Bewegung«. In Deutschland scheinen sich mehr kulturelle als politische Kapitalen gebildet zu haben, das Prag Kafkas oder Dresden als Zentren künstlerisch-literarischen Jugendstils: auch hier ist die Liste endlos.²³ Und doch hat sich in

²² V. Kirchberg, Kultur u. Stadtgesellschaft. Empirische Fallstudien zum kulturellen Verhalten der Stadtbevölkerung und zur Bedeutung der Kultur für die Stadt. Wiesbaden: Dt. Universitäts Verlag 1992, hat m. E. überzeugend nachgewiesen, daß der Besuch von Kulturveranstaltungen i. d. Stadt erst in zweiter Linie für die Bestimmung des sozialen Status ausschlaggebend ist.

²³ Wahllos herausgegriffen: Carl E. Schorske, Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle München: Piper 1994 (= Serie Piper. Bd. 1692); reizvoll und auch in kulturgeschichtl. Hinsicht ertragreich die »Wiener Notizen aus den Kriegs- und Revolutionsjahren« bei H. v. Nostitz, Aus dem alten Europa. Menschen und Städte. Frankfurt/Leipzig: Insel 1993 (= insel taschenbuch 1479 s. dort auch »Rilke und die Städte«, S. 167–70) – J. Halamickova (Hrsg.), Prag. Ein Lesebuch. Frankfurt 1988 (= insel taschenbuch 994); für das literarische Prag, dessen geistesgeschichtl. Funktionen Max Brod meisterlich festgehalten hat, jetzt auch P. Kruntorad, Die Prager deutsche Literatur und Mitteleuropa, in: Konturen, Magazin f. Sprache, Literatur und Landschaft 1/1992 und 2/1993 – E. Spranger, Berliner Geist. Tübingen: R. Wunderlich 1966; Kl. Siebenhaar (Hrsg.), Das poetische Berlin. Metropolenkultur zwischen Gründerzeit und Nationalsozialismus. Wiesbaden: Deutscher Universitäts Verlag 1992 – G. Böhme (Hrsg.), Geistesgeschichte im Spiegel einer Stadt. Frankfurt am Main und seine großen Persönlichkeiten. Frankfurt / Bern / New York: P. Lang 1986.

Deutschland die Stadt in den Stunden höchster politischer Krisis als Umschlagsplatz und als Stätte der Vermittlung erwiesen. Jüngstes Beispiel ist die Rolle der Stadt bei der »Wende« vom Herbst 1989.²⁴ »Die erzwungenen Massenausweisungen über Ungarn, Polen und die Tschechoslowakei, von den dortigen Regierungen durch ihre standfeste Politik erst ermöglicht, brachten den gärenden Inhalt dieses DDR-Fasses zum Übersäumen und beschleunigte neue Demonstrationsformen. Von den Geistlichen der Nikolai-Gemeinde anlässlich der Friedensgebete immer wieder zur Gewaltfreiheit ermahnt, versammelten sich erstmals am 25. September 1989 zwischen 6000 und 8000 Menschen auf dem Karl-Marx-Platz, um anschließend über einen Teil des Ringes gemeinsam um die Innenstadt zu gehen. Vielen Teilnehmern stand bereits auf dem Platz Spannung und Angst im Gesicht. Ohne organisatorische Führung formierte sich dann der Zug, in disziplinierter, aber völlig unmilitärischer Ordnung. Am 40. Jahrestag der Republik, dem 7. Oktober, wurde er wieder gewaltsam aufgelöst. Aber zwei Tage nach Parade- und Festprotz der Geronkratie in Berlin und in der Provinz war die bewaffnete und blutige Niederschlagung in Leipzig zwar schon programmiert, das ganze Stadtgebiet von Militärverbänden und Kampfgruppen eingekeilt. In diesen Stunden höchster Not fanden sich mutige Persönlichkeiten – unter ihnen der Gewandhauskapellmeister Kurt Masur –, die in einem Aufruf, in Kirchen und an Plätzen verbreitet, zur Gewaltlosigkeit und Frieden ermahnten, der Gott sei Dank von allen Beteiligten befolgt wurde. Der Zug der nun fast hunderttausend Menschen formierte sich immer wieder wie immer und skandierte »Wir sind das Volk« oder »Wir bleiben hier«.

In seiner letzten und höchsten Verkörperung scheint die geistige Bedeutung der deutschen Stadt in dieser politischen Führungsrolle zu liegen. Sie kann nicht angelernt sein und war es auch nicht. Sie war der Ausdruck einer Haltung, die auch im Weichbild der vielgescholtenen und als Sündenbabel zum Untergang verurteilten Stadt herauswachsen konnte: die Bereitschaft, die schließlich unüberspringbare Bereitschaft des Stadtvolls, das Licht aus dem Rachen der Schlange zu reißen.

²⁴ K. Czok, Politik auf der Straße. Stadtgeschichtliche Betrachtungen aus der Leipziger Sicht von 1989/90, in: Die alte Stadt 17 (1990), S. 239.

Wilhelm Ribhegge

Die politische Kultur der Stadt

Zur historischen Rolle der deutschen Städte

Die Anfänge der Stadt in der Adelsnation: 10. Jahrhundert (132) – Entstehung der politischen Kultur der Städte im Mittelalter (133) – Die Städte der Hanse (136) – Städte im 14. und 15. Jahrhundert (137) – Die Stadt zwischen Humanismus und Reformation (138) – German Home Towns (140) – Die Städtereform Steins: 19. Jahrhundert (141) – Die Rolle der Städte in der Weimarer Republik (143) – Städte in der NS-Zeit (145) – Wiedersehen der kommunalen Demokratie nach 1945 (146) – Die Rolle der Städte beim Zusammenbruch der DDR (147).

Die Stadt wurde in Deutschland literarisch wohl zum erstenmal im 10. Jahrhundert in einem lateinisch verfaßten Drama Roswithas von Gandersheim – der ersten der deutschen Schriftstellerinnen, die uns bekannt ist –, verarbeitet. Der Kontext, in dem hier die Stadt erscheint, ist allerdings negativ und abwertend zu verstehen. Hauptfigur des Stücks, Abraham, ist ein Einsiedler. Er nimmt seine verwaiste Nichte Maria bei sich auf, sorgt für sie und erzieht sie bis zu ihrem 20. Lebensjahr. Dann ist sie eines Tages plötzlich verschwunden. Zwei Jahre lang läßt Abraham vergeblich nach ihr suchen. Schließlich findet er sie in der nahegelegenen Stadt: in einem Bordell. Er macht sich auf, sie zu besuchen, verkleidet sich und wird unerkannt vom Wirt und Maria freundlich empfangen und bewirtet. Anschließend lädt Maria Abraham ein, sich auf ihrem Bett niederzulassen und sich zu entkleiden. Abraham nimmt jetzt die Larve vom Gesicht und seine Nichte erkennt ihn. Die Geschichte endet mit Reue und der Rückkehr zum alten Leben. Maria verläßt die Stadt und kehrt in die Zelle in ländliche und klösterliche Einsamkeit zurück.

Roswitha, die Autorin des Stücks, war als Nonne zur Keuschheit verpflichtet. So lag vielleicht gerade diese thematische Gestaltung nahe. Vermutlich hat sie städtische Lebensverhältnisse nie wirklich kennengelernt. Es gab nur wenige Städte im damaligen Deutschland. Über ihre Klosterbibliothek hatte sie allerdings einen literarischen Zugang zu den städtischen Lebensverhältnissen der Antike, nicht zuletzt über die Stücke des Terenz, die den griechisch-römischen städtischen Alltag widerspiegeln und die sie in ihren eigenen Dramen nachahmte. Offensichtlich faszinierte sie die Stadt. Aber sie verwarf sie zugunsten des Klosters.

Fast zur gleichen Zeit verfaßte in einem Kloster, etwas weiter westlich an der Weser gelegen, ein adeliger Mönch, Widukind von Corvey, ein Geschichtsbuch, genannt die »Sachsengeschichte«. Es ist die erste »deutsche Geschichte«, die wir kennen. Sie war gleichfalls in Latein verfaßt. Auch Widukind hatte antike Autoren, beispielsweise Sal-

lust, gelesen. Auch er war durch Gelübde verpflichtet, unter anderem zum Gehorsam. Aber, anders als Roswitha, setzte er sich über Bedenken und Hemmungen hinweg, wie er selbst in einer Vorbemerkung schreibt: Er wisse durchaus, was von ihm als Mönch erwartet werde. Immerhin habe er in früheren Arbeiten die Triumphe des höchsten Streiters, nämlich Gottes verkündet. Jetzt aber wolle er sich den Taten seiner irdischen Fürsten zuwenden. Schließlich stehe er auch in der Pflicht seiner eigenen Familie und seinem eigenen Volke gegenüber. Gemeint waren der sächsische Adel und die aus ihm hervorgegangenen sächsischen Könige Heinrich I. und Otto I., der spätere Kaiser Otto der Große. Beide, Heinrich I. und Otto der Große, hatten durch die Festigung der Machtverhältnisse im Innern des Reichs und durch Abwehr der Einfälle der Magyaren nach außen jenes politische Gebilde geschaffen und stabilisiert, das man seitdem Deutschland nennt. Widukind verwandte in seiner Sachsengeschichte bereits das Wort »Deutschland« – »Germania« –, wenn auch eher beiläufig.

Die Anfänge der Stadt in der Adelsnation: 10. Jahrhundert

Wenn Deutschland im 10. Jahrhundert eine Nation war – oder wurde –, so war es eine Nation des Adels. Zwar erwähnt Widukind auch Orte, die er als »urbs«, Stadt oder Burg, bezeichnet, aber was sie bedeuten und was sich dort abspielt, erfährt man nicht, außer einmal eher am Rande für die Stadt Regensburg im Zusammenhang mit einer Schlacht, die Otto gegen seinen eigenen rebellischen Sohn Liudolf führen mußte und wo er zuvor in einer Rede erbittert – und vergeblich – davor warnt, daß sinnlos Menschen gefangen und getötet und Städte vernichtet würden.

Fast alle Städte, die Widukind in dieser ersten uns überlieferten deutschen Geschichte mit Namen erwähnt, sind Bischofs- oder Klosterstädte: Mainz, Köln, Regensburg, Magdeburg, Merseburg, Brandenburg, Quedlinburg und Fulda. Es gibt eine Ausnahme: Aachen. Dort fand 936 die Wahl und Krönung Ottos statt. Bei diesem feierlichen Anlaß in Anwesenheit der Bischöfe und Herzöge stellte sich Deutschland als »Nation« – man sprach allerdings nicht von einer »Nation« sondern von »regnum«, »Reich« –, gleichsam erstmals der Welt vor.

Bezeichnenderweise haben die drei geistlichen der insgesamt sieben Kurfürsten, denen das Recht der Kaiserwahl zustand, ihren Sitz in alten römischen Städten auf deutschem Boden: Mainz, Trier und Köln. Es war die Kirche, die die Reste der Urbanität aus der Antike über die Völkerwanderung hinweg in Europa und Deutschland rettete und zumindest rudimentär bewahrte und tradierte. Nicht zuletzt die Bischofs- und Klosterstädte lieferten die Muster für jene einzigartige Erscheinung der Stadtgründungen, die vom 11. bis zum 13. Jahrhundert Deutschland und Europa grundlegend verwandelte. Die bedeutenderen deutschen Städte des 10. Jahrhunderts waren jene gewesen, die alte römische oder Bischofsstädte an den großen Flüssen Rhein, Mosel, Donau gewesen waren, jenen Flüssen, die zugleich die wichtigsten Transportwege wa-

ren. Anders war es im Falle Magdeburgs an der Elbe, der Stadt Ottos I., die als Sitz des neugeschaffenen Erzbistums zur Sicherung des Reichs im Osten errichtet und ausgebaut wurde und die nicht-römischen Ursprungs war.

Entstehung der politischen Kultur der Städte im Mittelalter

Mit den Städten verband sich der Handel. In diesen Städten mit ihren Klöstern und Stiften entwickelte sich auch ein differenzierterer und gehobenerer Bedarf an Konsum, wodurch Kaufleute und schließlich auch Handwerker angezogen wurden. Zunehmend erkannten die adeligen Landesherren den Wert der Stadt, nicht zuletzt, wenn sie befestigt war. Die Fürsten gingen dazu über, systematisch Städte zu gründen und auszubauen. Der entscheidende Schritt war dann, daß den Städten eigene Rechte verliehen wurden. Damit entstanden innerhalb der Adelsnation, die nach wie vor alle wichtigen Positionen einschließlich der Bischofssitze selbstverständlich beherrschte, ganz neue politische und soziale Gebilde. Stolz präsentierten die Städte gegenüber den adeligen Wappen ihre eigenen städtischen Siegel. Indem sich Städte schließlich von ihren Landesherren, nicht zuletzt von ihren bischöflichen Stadtherren befreiten oder ihn sogar gänzlich aus der Stadt vertrieben wie in Köln und Nürnberg, entstand jene eigenständige politische Kultur der Städte, die bis heute besteht und die in zahlreichen Fortentwicklungen das politische Gesicht der modernen Nationen Europas immer noch bestimmt.

Der belgische Historiker Henri Pirenne hat diesen historischen Umbruch der Entstehung der europäischen Stadt wohl am schärfsten herausgearbeitet: »Die Stadtregierungen sind geschichtlich höchst bedeutsam«, so schrieb er, »denn sie haben die erste städtische Verwaltung geschaffen; die erste bürgerliche, von Laien getragene Verwaltung, die Europa gekannt hat. Alle städtischen Institutionen wurden von den Bürgern aus dem Nichts heraus geschaffen. Wir vergessen meist, daß sie auf kein einziges Vorbild zurückgreifen konnten und alles selbst erfinden mußten... Die Hallen, Kanäle, der Aufbau eines Postwesens, die Festungswerke und Wasserleitungen – alles dies geht geschichtlich auf die Träger der städtischen Verwaltung zurück. Sie haben auch die Gebäude errichten lassen, die noch heute so manche alte Stadt zu einem Kleinod machen.«

Eines dieser Kleinode und zugleich die größte deutsche Stadt des Mittelalters war Köln. Hier eskalierte auch erstmals der Konflikt zwischen Stadtherrn und Stadt, der auch das Reich tangierte. Im Mittelpunkt des Konflikts stand der Erzbischof Anno II., ein Schwabe, der über Stationen in Bamberg, am Hof Heinrichs II. und Goslar an die Spitze der Reichsaristokratie gelangt war und 1056 gegen den Willen der Stadt zum Erzbischof von Köln berufen worden war, eine ebenso energische wie ehrgeizige Persönlichkeit, ein Städte- und Klostergründer und Kirchenbauer. Er hatte versucht, während der Minderjährigkeit des späteren Kaisers Heinrich IV. die Leitung

des Reichs an sich zu ziehen, wurde aber später von seinem Rivalen, dem Erzbischof Adalbert von Hamburg-Bremen verdrängt. 1074 geriet er über einen scheinbar banalen Vorgang in Konflikt mit der Stadt Köln. Er hatte ein Kaufmannsschiff beschlagnahmt, das er seinem Amtsbruder, dem Bischof für Münster, für die Heimreise zur Verfügung stellte.

Dieser Eingriff in das Privateigentum stieß aber auf den geschlossenen Widerstand der Kaufleute der Stadt, die auch von dem jungen König unterstützt wurden. Die Bischofsburg in der Stadt wurde erstürmt. Anno floh nach Neuß, kehrte von dort zurück und warf den Aufstand nieder. Ein Teil der Kaufleute flüchtete zu dem jungen König. Da das Verhältnis zwischen der Bürgerschaft und dem Stadtherrn gespannt blieb, hielt sich Anno seitdem überwiegend in dem nahen Kloster Siegburg auf. Kurz nach seinem Tod wurde dort das sogenannte Annolied verfaßt, ein bemerkenswertes zeitgeschichtliches Dokument in deutscher Sprache, das nachträglich zu vermitteln suchte und das deshalb die Verehrung für Anno mit einem Stadtlob für Köln verband und, ganz nebenbei, ausdrücklich »Deutschland« erwähnte. Im Original hieß das so: »Ce kolne was her [Anno] gewihet bischof, des sal diu stat iemir loben got, daz in der sconistiu burge, die in diutschmi lande ie wurde, rihtere was der vrumigisti man, der ie ci Rini biquam... Koln ist der heristin burge ein. Sent Anno braht ir ehre wole heim.« (»In Köln wurde er zum Bischof geweiht. Deshalb soll die Stadt immer Gott loben, daß in der schönsten Stadt, die je im deutschen Land entstand, der beste Mann Herrscher war, der je an den Rhein kam... Köln ist eine der vorzüglichsten Städte. Der Heilige Anno hat ihr Ansehen gesichert.«)

Der scheinbar harmlose Text, vor 900 Jahren verfaßt, berührt eigenartig. Köln wird als »die schönste Stadt in deutschen Landen« und als »die vorzüglichste Stadt« beschrieben. Es handelt sich hier aber nicht nur um ein literarisches Dokument. Politisch relevant war der Versuch, eine Verbindung zwischen Stadt und Reich über den König herzustellen. Köln blieb nicht die einzige deutsche Stadt, die sich darum bemühte. Waren die Städte erfolgreich, so wurden daraus Freie Reichsstädte, die auch auf dem Reichstag vertreten waren. Solche Stadtrepubliken entstanden in Europa allerdings nur in Italien und in Deutschland. Die Reichsstädte standen politisch auf einer Ebene mit den Fürsten. Doch gelang es ihnen nur begrenzt, an der Macht zu partizipieren. Die meisten deutschen Städte aber waren Landstädte. Sie erhielten das Recht, als Stände auf den Landtagen neben den geistlichen und weltlichen Fürsten vertreten zu sein.

Wer heute in der dichtbesiedelten Bundesrepublik aufwächst, vergißt leicht, daß dieses Land zur Zeit Karls des Großen noch ein städteloses Land war. Selbst die in der karolingischen Zeit gegründeten oder erneuerten Bischofssitze wie Münster, Osnabrück, Paderborn, Minden, Hildesheim, Halberstadt und weiter nördlich Bremen, Verden und Hamburg neben den Klöstern Essen, Corvey, Herford, Hameln, Gandersheim und Helmstedt und weiter südlich die Bischofssitze Würzburg, Eichstätt, Frei-

sing wie auch Erfurt, das noch von Bonifatius als Bischofssitz gegründet worden war, aber später zu Mainz kam, muß man sich wohl eher als kloster- und dorfähnliche Anlagen vorstellen, jedenfalls in den Anfängen. Jedoch seit dem 11. Jahrhundert setzt jene beispiellose Welle von Stadtgründungen und Stadterweiterungen ein, die damit endete, daß im 14. Jahrhundert im heutigen Deutschland etwa 3000 größere Gemeinden und Städte bestehen. Die größte von ihnen, Köln, zählte etwa 40 000 Einwohner, größere Städte 10 000 bis 20 000. Städte, die mehr als 100 000 Einwohner zählten, gab es im Europa nördlich der Alpen im Mittelalter nicht. Auch dauerte es einige Jahrhunderte, bis alle größeren deutschen Städte die so charakteristischen und malerischen Stadtmauern mit ihren Türmen und Stadttoren erhielten, wie wir es aus der in Nürnberg erstellten Schedelschen Weltchronik von 1493 teils realistisch, teils idealisiert und teils klischeehaft wiedergegeben kennen – anders übrigens als manche englische Stadt, die keine Stadtmauern erhielt.

Das, was wir uns heute als »mittelalterliche Stadt« visuell vorstellen, ist die spätmittelalterliche Stadt des 14. und 15. Jahrhunderts, die aber kaum verändert ebenso im 16. Jahrhundert bestand. So lernte sie auch noch Goethe kennen, als er in der Reichsstadt Frankfurt am Main als Kind aufwuchs. Er setzte ihr im »Faust« ein literarisches Denkmal. Zerstört wurde die mittelalterliche Stadt erst seit dem 18. Jahrhundert, als man begann, die teilweise bereits verfallenen Stadtmauern abzureißen. Schließlich wurde sie im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wie beispielsweise Dortmund umgebaut und vergrößert.

Zu jener Zeit begann man, die mittelalterliche Stadt zu verachten, und nur Romantiker trauerten ihr noch nach, bis Schriftsteller wie Gustav Freytag, Germanist und nationalliberaler Reichstagsabgeordneter, in seinen »Lebensbildern aus deutscher Vergangenheit« die mittelalterliche Lebenswelt – der Bauern wie der Städte – aus den literarischen Quellen gleichsam wiederbelebte. Er stellte sie dem Publikum des ausgehenden 19. Jahrhunderts als den Ursprung jener deutschen Nation vor, die jetzt unter Bismarck endlich politisch geeint worden sei. In den 1920er Jahren hat Ricarda Huch in ihren Skizzen »Im Alten Reich. Lebensbilder deutscher Städte« versucht, eine demokratisch-liberale Version in das Geschichtsbewußtsein der Weimarer Republik einzubringen. Sie erinnerte an die politischen Leistungen des städtischen Bürgertums im Mittelalter. Heute stehen Bücher wie Lewis Mumfords »The City in History«, Arno Borsts »Lebensformen im Mittelalter« und Otto Borsts »Alltagsleben im Mittelalter« in dieser Tradition einer sympathisierenden Präsentation des Mittelalters für die Gegenwart.

Noch in der Antike waren die städtischen Bischöfe wie Ambrosius von Mailand von dem Volk gewählt worden. In der deutschen Adelsnation des 10. und 11. Jahrhunderts, in der die städtischen Bischöfe mit dem Korps ihrer schriftkundigen Geistlichen faktisch die einzigen Verwaltungszentren waren, war dies natürlich unmöglich. So versuchten seit Otto dem Großen die deutschen Könige, diese Zentren der Verwal-

tung und Archivierung in den größeren Städten mit ihren eigenen Vertrauten zu besetzen. Der Investiturstreit wurde ausgelöst, als Heinrich IV. 1075 seinen Hofkaplan als Erzbischof von Mailand einsetzte und damit den förmlichen Protest Papst Gregors VII. auslöste.

Während es in England und Frankreich den Königen gelang, eine gewisse Dominanz gegenüber den städtischen Bischöfen zu behaupten und sich in England schließlich Heinrich VIII. mit Zustimmung der Bischöfe und des Parlaments zum Oberhaupt der nationalen Kirche bestellen ließ, mißlang die Konformität von Kirche und Nation in Deutschland. Seit dem Wormser Konkordat von 1122 und über die Statuten Friedrichs II. zugunsten der geistlichen und später konsequenterweise auch zugunsten der weltlichen Fürsten und schließlich über die Goldenen Bulle von 1356, die das Königswahlrecht der sieben Kurfürsten festschrieb, das bis zum Ende des Reichs 1806 galt, wurde die königliche Zentralgewalt dauerhaft geschwächt. Diese Entwicklung fand mit der Konfessionalisierung und Territorialisierung Deutschlands im Zuge der Reformation im 16. Jahrhundert einen gewissen Abschluß. Allerdings wurde hier auch das Prinzip des deutschen Föderalismus grundgelegt, der nach wie vor eine Konstante in der heutigen Verfassung der Bundesrepublik ist, ja sogar deren Namen prägt: Es heißt *Bundesrepublik*, nicht »Deutsches Reich«.

Die Städte der Hanse

Die mangelnde Anziehungskraft der Zentrale führte seit dem Mittelalter zu jenen Absetzbewegungen vom Reich an den »Rändern« wie dem Ausscheren der Schweiz und später der Niederlande aus dem Reich. In diesem Machtvakuum gelang es den deutschen Städten, eine Stellung und durch Städtebünde gelegentlich sogar politische Macht zu erringen, wie dies für das Europa des Mittelalters nur noch in Italien möglich war.

Lübeck, der spätere Kopf der Hanse, zählte zu jenen »neuen« Städten, die wie beispielsweise auch Leipzig oder Freiburg, München oder Dresden im 12. und 13. Jahrhundert von den jeweiligen Landesherren gegründet worden waren. Die Stadt entwickelte sich schnell und wurde das Zentrum des Ostseehandels. Aus den der Genossenschaft der nach Gotland fahrenden Kaufleute (»universi mercatores imperii romani Gotlandiam frequentantes«, wie sie genannt wurden) des 12. Jahrhunderts entstand das Städtebündnis der Hanse, die seit 1350 als »stede van der dudeschen hense« bezeichnet wird. Über Lübeck liefen die Wege des Ost-West-Handels von Flandern und Nordwesteuropa bis Nowgorod, nach Norwegen, Dänemark und Schweden. Die Mitgliedsstädte kamen überwiegend aus Nordwestdeutschland, vom Nieder- und Mittelrhein über Westfalen, Friesland, dem heutigen Niedersachsen, Thüringen und der Ostseeküste. Die bedeutendsten Städte waren Köln, Soest, Münster, die Nordseestädte Bremen und Hamburg und die Ostseestädte Danzig, Wisby, Reval und Riga. Außen-

handelskontore bestanden in London und Brügge im Westen und in Bergen, Stockholm und Nowgorod im Norden und Osten. Es war eine Handelsgenossenschaft, die Maße und Gewichte überwachte, privat- und handelsrechtliche Regelungen traf, den Warentransport organisierte und dafür die bekannten »Koggen« bereitstellte und nicht zuletzt für den bewaffneten Begleitschutz der Züge der Kaufleute sorgte. Die gemeinschaftlichen nicht selten verwandtschaftlichen Bindungen waren eng.

Bei Tagfahrten in Lübeck regelte man die gemeinsamen Belange. Dort wurden auch die Beschlüsse (Rezesse) protokolliert und archiviert. Die Hanse betrieb eine auswärtige Handelspolitik, ja gelegentlich sogar mit einer eigenen Flotte Krieg, so gegen Dänemark, der 1370 in dem Frieden von Stralsund beendet wurde, aber man hütete sich, das politische Konto zu überziehen. Es gab keine festen Institutionen. Gegenüber dem englischen Kronrat erklärte ein Lübecker Handelsvertreter, man sei kein collegium, keine societas oder universitas, habe also keinen eigenständigen korporativen Rechtscharakter. Es handle sich lediglich um ein festes Schutzbündnis. Ansonsten sei man den Landesherrn unterworfen. So konnte sich die Hanse erstaunlich lange halten, bis seit dem 16. Jahrhundert der neue Fernhandel über den Atlantik ihr die wirtschaftliche Basis entzog. Formell aufgelöst wurde sie nie. Die Hanse verband einen Teil der Städte der Nation enger miteinander. Wie eng der Zusammenhalt war, zeigte sich daran, wie schnell die Reformation gerade die nordwestdeutschen Hansestädte erfaßte und daß sie die meisten von ihnen – ausgenommen Köln und einige rheinische und westfälische Städte – dauerhaft gewinnen konnte.

Städte im 14. und 15. Jahrhundert

Mit Ausnahme von Nürnberg, wo sich das Patriziat behaupten konnte, gelang es meist den Zünften, sich das Wahlrecht zu den Räten und damit die Mitherrschaft in der Stadt zu erkämpfen. In den Bischofsstädten kam ein weiterer Dauerkonflikt hinzu. Hier standen sich die adeligen Domkapitel und die Bürger der Städte zunehmend feindlich gegenüber. Noch heute läßt sich an dem Stadtbild von Münster, Magdeburg oder Erfurt deutlich erkennen, wie der Dombezirk mit seinen Kurien gleichsam als Stadt in der Stadt abgesondert war. Die adeligen Mitglieder des Domkapitels kamen auch nicht aus der Stadt selbst. So wurde hier der Konflikt zwischen »Stadt« und »Kirche«, der zugleich ein sozialer Konflikt war, gleichfalls zu einer ständigen städtischen Einrichtung. Zum Teil lagen in diesem Konflikt die Anfänge der Reformation begründet, und er erklärt auch, warum in vielen Städten die Reformation so breite Zustimmung fand. Einer der führenden Wiedertäufer in Münster, Knipperdolling, war ein Kaufmann. Ein bischöflicher Überfall auf seinen Warentransport hatte bei ihm eine nachdrückliche und haßerfüllte Erinnerung hinterlassen. Angesichts dieser ständigen Konflikte erlernten die Räte der deutschen Städte allmählich auch die Kunst der Konfliktregelung und des politischen Ausgleichs. Man suchte und fand häu-

fig auch irgendeinen Weg des *modus vivendi*. Kommunalpolitiker sind geborene Pragmatiker.

Gegenüber der Adelskirche entwickelten die Städte schließlich Formen einer Bürgerkirche. In der Nachbarschaft der Dome bauten sie ihre Stadtkirchen. Sie gründeten religiöse Bruderschaften. Und schließlich ließen sich in allen größeren Städten seit dem 13. Jahrhundert die neuen Bettelorden nieder, die Franziskaner, die Dominikaner und später die Augustiner, jener Orden, dem Luther und Erasmus von Rotterdam angehörten. Vor allem die Franziskaner, deren Angehörige aus der städtischen Bürgerschaft kamen, entwickelten sich zu ausgeprägt städtischen Ordensgemeinschaften, ja sie verkörperten geradezu die Theologie und Philosophie der Stadt. Wie alle religiösen Orden waren sie übernational organisiert. Nicht zuletzt die Theologen der Dominikaner und Franziskaner prägten das geistige Leben der Universitäten.

Mit der Entstehung der städtischen religiösen Orden und der Universitäten im Mittelalter hatte sich das geistige und religiöse Leben der Städte intensiviert, äußerlich sichtbar in den zahlreichen Kirchen und Stiftungen. Bereits im 13. Jahrhundert zog der Franziskaner Berthold von Regensburg mit seinen Predigten das städtische Publikum an, dessen Alltagsprobleme er thematisierte. Meister Eckhart, der Dominikaner, Theologe, Prediger und Mystiker, der sich in Erfurt und Köln, in den Rheinstädten und in Paris aufhielt und von dessen Predigten in deutscher Sprache noch heute eine eigenartige Faszination ausgeht, verkörpert etwas von dieser neuen Spiritualität, die in den Städten entstand. Sie setzte sich fort in der Frauenbewegung der Beginen und schließlich, besonders in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland in der Bewegung der *devotio moderna* und den Gemeinschaften der Brüder vom gemeinsamen Leben, die auch Erasmus prägte.

Es gab drei große deutsche Städte am Ausgang des Mittelalters, in der sich gleicherweise im Stadtbild wie in der Kultur am eindrucksvollsten die Stadt des Mittelalters präsentierte. Erfurt, Augsburg und Nürnberg. Diese Städte wurden zugleich Zentren der Reformation, die von Bernd Moeller in seinem Buch »Reichsstadt und Reformation« und von Arthur G. Dickens in seinem Buch »The German Nation and Martin Luther« als eine primär städtische Bewegung beschrieben wurde. Die Städte waren anstelle der Klöster die Zentren des kulturellen Lebens geworden. Sie waren die Orte, in denen Bücher gedruckt werden konnten und wurden. Denn ohne den Buchdruck hätte es wohl keine Reformation gegeben, ja die Reformation hat geradezu das Buch entdeckt: Die Bibel ist ein Buch.

Die Stadt zwischen Humanismus und Reformation

1517 brachte der Verleger Schürer in Straßburg die *Adagia* des Erasmus von Rotterdam heraus, eine kommentierte Sammlung antiker Sprüche, denen jeweils kommentierende Essays beigelegt waren. Dieses Buch war eines der populärsten des humani-

stischen Bildungsbürgertums Europas. Im Titelblatt wird der Autor als »Germaniae decus«, als »Schmuck Deutschlands« bezeichnet. 1514 war Erasmus während einer geradezu triumphalen Reise rheinaufwärts nach Basel in den oberrheinischen Städten begeistert aufgenommen und gefeiert worden. Mit dem Einfluß des Erasmus auf das städtische Bildungsbürgertum verband sich jene »Renaissance des Nordens«, die Margaret Mann-Philipps beschrieben hat. Wie kaum ein anderer verstand es Erasmus, gleichsam die Philosophie des städtischen Bürgertums zu artikulieren.

In der kleinen Provinzstadt Wittenberg sah Martin Luther manches ähnlich aber auch anders. Er hatte in Erfurt studiert, gleichfalls eine Hochburg der Humanisten. Auch er schrieb wie die meisten seine Briefe überwiegend in Latein. Aber nachdem er durch die Verbreitung seiner 95 Thesen und weiterer Schriften und Predigten in deutscher Sprache gleichsam eine nationale Figur geworden war, entdeckte er die deutsche Sprache als das Medium, in dem er »seine Deutschen« ansprechen konnte, durch die Übersetzung der Bibel, die dadurch wie in allen protestantischen Ländern zu dem Volksbuch der Nation wurde.

Diese Botschaft wurde in den Städten begeistert aufgenommen. In Nürnberg feierte Hans Sachs die »Wittenbergische Nachtigall« in Versen. Zwar zögerten die Räte der Städte anfangs, der neuen Bewegung nachzugeben, aber bereits Ende der 1520er Jahre bekannten sich die meisten deutschen Reichsstädte »zum Evangelium«, wie es hieß. Jene Reichstage in Worms 1521, dann in Nürnberg und Speyer und schließlich der Reichstag in Augsburg 1530, den Ranke so anschaulich beschrieben hat, waren zugleich große städtische Ereignisse. Radikalere städtische Bewegungen der Reformation wie die Jürgen Wullenwebers in Lübeck, Thomas Müntzers in Mühlhausen und die der Wiedertäufer in Münster wurden aber überall gewaltsam niedergeworfen.

Auf den Reichstagen der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts versammelte sich die Nation in den Städten: der Kaiser, die Fürsten und die Vertreter der Städte selbst. In diesen Versammlungen dokumentierte sich bereits die beginnende konfessionelle Spaltung der Nation. Seit 1529 stellten sich die Konfessionen auf den Reichstagen als politische Parteien dar, wobei sich Fürsten und Städte miteinander verbanden. Es gelang immerhin, so schließlich auf dem Augsburger Reichstag von 1555, den inneren Frieden zu bewahren und anders als in den folgenden Jahrzehnten in Frankreich den Bürgerkrieg zu vermeiden, zumindest bis zum Beginn des Dreißigjährigen Kriegs 1618. Als Montaigne 1580 Deutschland besuchte, bewunderte er die Toleranz der innerstädtischen Konfessionen zueinander, wie er sie in Augsburg im Umgang der Katholiken und Protestanten miteinander kennengelernt hatte. Noch einmal hatte sich die politische Kultur der deutschen Städte bewährt. Aber die Konfessionalisierung der Territorien, die 1555 anerkannt worden war, war zugleich der Sieg des Landesfürstentums. Dorthin verlagerten sich jetzt die Zentren der Politik, Gesetzgebung und Verwaltung.

Zwar gab es noch bis 1815 achtzig Reichsstädte, größere und viele kleinere, auch traten sie beispielsweise bei den Verhandlungen um den Westfälischen Frieden in

Münster und Osnabrück als eigene Städtekurie auf, aber der Glanz der vergangenen Größe der deutschen Städte, den Machiavelli in »Il principe« bewundert hatte, war dahin. Der Dreißigjährige Krieg hatte gezeigt, daß die alten Stadtmauern nicht mehr unüberwindlich waren und damit erheblich an Wert verloren hatten. Die Eroberung und der Fall Magdeburgs war wie ein Fanal gewesen. Die modernen Befestigungsanlagen, die seitdem manche Landesfürsten um ihre Städte legten und die auf den Merian-Stichen, die damals entstanden, zu sehen sind, schnürten die Bewegungsfreiheit der Städte erheblich ein: ein bildhafter Beleg dafür, daß viele von ihnen in der zweiten Hälfte des 17. und 18. Jahrhunderts zunehmend ein Instrument fürstlicher Verwaltung wurden. Dies galt besonders für die Städte Preußens. In den geistlichen Fürstentümern, die ja Wahlfürstentümer waren, sah es etwas besser aus. Unter dem Krummstab ist gut leben, sagte man.

1619 entwarf der schwäbische protestantische Reformtheologe Andreae in seiner Schrift »Christianopolis« die Utopie einer christlichen deutschen Stadt. Sie trug teils freundliche, teils recht rigoristische Züge und war als Kritik an den Verhältnissen in den Kirchen, Höfen und Universitäten gedacht, die, wie Andreae klagte, nicht frei von Ehrsucht, Geiz, Völlerei, Wollust, Neid, Müßiggang und anderen »Lastern« seien, »vor denen Christus heftigen Abscheu empfindet«. Die Stadt wurde bei Andreae gleichsam zu einem weltlichen Kloster. Vierzig Jahre später konnte man in Grimmelshausens Roman »Simplizissimus«, der 1668 in Nürnberg erschien, nachlesen, daß offensichtlich im Dreißigjährigen Krieg Ehrsucht, Geiz, Völlerei, Wollust und Neid erfolgreicher als »Christianopolis« gewesen waren. Aber auch im Simplizissimus ist das Ideal der Weltentsagung noch nicht aufgegeben. Der »Held zieht sich am Schluß des Romans in die Einsamkeit des Eremitenlebens zurück: ein Lebensideal, das bereits siebenhundert Jahre zuvor Roswitha von Gandersheim empfohlen hatte. Aber unverkennbar überwiegen die Züge einer vitalen Weltlichkeit, deren Anziehungskraft den Roman zu einem Publikumserfolg werden ließ.

German Home Towns

In den 150 Jahren nach dem Dreißigjährigen Krieg ändert sich merklich das Gefüge der deutschen Städte, auch ihre Hierarchie untereinander. Die Residenzstädte, die sich auf die Symbiose von Stadt und Schloß verstanden, haben Konjunktur. Man kann dies nachträglich noch heute in Wien und Berlin, in München und Dresden, Würzburg oder Schwerin, in Passau oder Wolfenbüttel, in Heidelberg oder Mannheim, in Detmold und in Düsseldorf, in Urach oder in Güstrow, in Saarbrücken oder in Oldenburg, in Münster oder in Weimar studieren. Allerdings wußten die Menschen in all diesen Regionen und Städten nicht mehr allzuviel voneinander. Jene Mobilität und Weltoffenheit, die noch das späte Mittelalter prägte, war inzwischen merklich reduziert. Lediglich Hamburg bildete eine Ausnahme. Die Hafenstadt wurde tat-

sächlich über den Atlantikverkehr das deutsche Tor zur Welt. Von dem Prozeß der Verkümmern, dem andere ehemals große und lebendige Städte unterlagen, blieb Hamburg verschont.

Das vorherrschende Merkmal der deutschen Stadt des 18. Jahrhunderts, das bis weit in das 19. Jahrhundert hinein nachweisbar ist, war das der »German Home Towns«, die Mack Walker so eindringlich und souverän beschrieben hat. Die überkommenen Bindungen durch Zünfte, Familien und Verwandtschaften verliehen den Städten manchmal einen geradezu inzuchtigen Charakter. Der einzigartige Wiederaufstieg der deutschen Städte im 19. Jahrhundert ging nicht von den Städten selbst aus. Zwar war die Tradition alter deutscher Reichsstädte, die vor allem in Südwestdeutschland überlebten, nicht völlig erloschen. In Frankfurt fanden bis zur Auflösung des Reichs 1806 noch immer die Wahl des Kaisers durch die Kurfürsten statt, aber die Höfe und Landesverwaltungen hatten weithin das politische Rückgrat der deutschen Stadt gebrochen.

So kamen die Impulse zur Wiederbelebung und Re-Politisierung der deutschen Städte von außen: einmal durch die napoleonischen Eroberungen, die das System des Alten Reichs beiseite schoben und in den besetzten deutschen Gebieten das neue französische Verwaltungssystem und den liberal geprägten Code civile einführen, zum anderen durch die deutschen Landesverwaltungen, die unter dem Eindruck des napoleonischen Schocks die Gesetzgebung liberalisierten, die Zünfte aufhoben und die Gewerbefreiheit – das heißt: die Marktwirtschaft – einführen und die Bürger zu Staatsbürgern erklären. Damit verbunden war auch die Judenemanzipation. Ein entscheidender Impuls ging von der Städtereform Steins in Preußen von 1808 aus, der auch von anderen Ländern, so Baden, Württemberg und Sachsen aufgegriffen wurde.

Die Städtereform Steins: 19. Jahrhundert

Steins Pläne gingen weit über Preußen hinaus. Er versprach sich von der Wiederherstellung der städtischen Selbstverwaltung ein wiedererwecktes politisches Verantwortungsbewußtsein der Bürger, auch ein Nationalbewußtsein, und stufenweise, gleichsam von unten nach oben die Errichtung einer nationalen Repräsentation: Die Erneuerung der Nation über die Stadt und die Gemeinden. Langfristig ging Steins Rechnung auf. In den Städten und in der Praxis der kommunalen Selbstverwaltung formierte sich das liberale Bürgertum des 19. Jahrhunderts. Wenn es Stein auch nicht gelang, die Parlamentarisierung Deutschlands durchzusetzen, so wurden und blieben die deutschen Städte bis 1918 doch die unangefochtenen Hochburgen des deutschen Liberalismus.

In den 1830er Jahren entwickelte der Freiburger Staatsrechtler und liberale Landtagsabgeordnete Rotteck in seinem »Staatslexikon«, das ein Standardhandbuch deutscher Liberaler wurde, die Theorie, daß sich in der kommunalen Selbstverwaltung die

bürgerliche Gesellschaft gleichsam als Pendant gegenüber dem Staat und der Staatsverwaltung darstelle. Tatsächlich kann man noch in den Protokollen der deutschen Stadtverordnetenversammlungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nachlesen, daß genau diese Grundhaltung die liberalen Kommunalpolitiker prägte. Sie verstanden die Stadtvertretungen auch als Interessenvertretungen gegenüber dem Staat und als Kontrollorgane gegen Übergriffe der staatlichen Verwaltung und gaben dies gelegentlich deutlich zu verstehen. Überall saßen Rechtsanwälte in den städtischen Vertretungen, die wohl in der Lage waren, dies in entsprechenden Beschlußvorlagen markant zu formulieren. Mit der seit 1848 trotz des äußeren Scheiterns der Revolution eingetretenen Liberalisierung blühte überall das für Deutschland so charakteristische Vereinsleben auf. Aus ihnen gingen die neuen lokalen und nationalen Parteien hervor.

Nach der Reichsgründung von 1871 kamen vielerorts gleich mehrere örtliche und regionale Zeitungen mit einer ebenso engagierten wie treuen Leserschaft auf. Es entstand eine lebendige kommunale Öffentlichkeit, die dadurch vitalisiert wurde, daß schließlich auch die Vertreter der neuen Volksparteien des katholischen Zentrums und der Sozialdemokratie um Sitze in den von den liberalen Honoratioren völlig beherrschten Stadtvertretungen kämpften. Die Farbigkeit des kommunalen Lebens im deutschen Kaiserreich bis 1914, ja zum Teil sogar trotz der Zensur noch während des Ersten Weltkriegs, ist heute kaum noch vorstellbar.

Die Kommunen wurden, nachdem sich die Liberalen, vor allem die Nationalliberalen mit dem Staat Bismarcks ausgesöhnt hatten, allmählich in den neuen Staat des Kaiserreichs integriert. Sogar Hamburg, die große liberale Stadt, die zweitgrößte Stadt Deutschlands nach Berlin, die lange Zeit deutlich Distanz zu Preußen und der preußisch-deutschen Staatsgründung bewahrt hatte, vollzog seit den 1890er Jahren, wohl auch aus Furcht vor den Sozialdemokraten, die damals bereits alle drei Reichstagswahlkreise der Stadt erobern konnten, eine Wende zur preußisch-deutschen Staatsintegration.

Seit den 1860er Jahren bemühten sich liberale Kommunalpolitiker, zunächst auf regionaler, später auf nationaler Ebene, Städtetage zu organisieren. Dies gelang in einer eher lockeren kooperativen Form in den 1890er Jahren mit dem Preußischen und später dem Deutschen Städtetag. 1879 hatte der Berliner Oberbürgermeister Max von Forckenbeck zu einer Versammlung der Vertreter der deutschen Städte eingeladen. Dies löste eine heftige Reaktion Bismarcks aus. Er witterte eine Gefahr. Dies geht aus einem Schreiben hervor, das er am 4. August 1879 an den bayerischen König Ludwig II. richtete: »Der Versuch des früheren Präsidenten von Forckenbeck, die gesetzgebenden Gewalten des Reiches der direkten Kontrolle eines deutschen Städtebundes zu unterwerfen, ... haben die revolutionäre Tendenz dieses Abgeordneten so klar und nackt hingestellt, daß für die Anhänger der monarchischen Regierungsform keine politische Gemeinschaft mehr mit ihnen möglich ist. Der Plan des

Städtebundes mit seinem ständigen Ausschuß am Sitze des Reichstages war der Berufung der »Föderierten« aus den französischen Provinzialstädten im Jahre 1792 nachgebildet.«

Die Rolle der Städte in der Weimarer Republik

Gegen Ende des Ersten Weltkriegs waren auch die Sozialdemokraten und die Gewerkschaften in den Städten zu anerkannten Repräsentanten des kommunalen öffentlichen Lebens geworden. Die Stadtverwaltungen respektierten das. Als schließlich im Zuge der deutschen Revolution 1918/19 in allen deutschen Großstädten die Arbeiter- und Soldatenräte in den Städten die Macht übernahmen und an die Stelle der von den Liberalen dominierten Stadtverordnungsversammlungen traten, arbeiteten die meisten Oberbürgermeister wie beispielsweise Konrad Adenauer in Köln mit diesen Räten zusammen. Die Deutsche Revolution von 1918/19 war wie auch sieben Jahre später der Umbruch in der DDR 1989/90 in erster Linie eine Revolution der Städte, eine städtische Bewegung. Die Stadt übernahm die Macht. Die Könige, Großherzöge und Herzöge der deutschen Länder dankten ab und die Höfe, die über tausend Jahre lang die Geschicke der Nation bestimmt hatten, lösten sich auf.

Seit 1918 war die Stadt die Nation, aber ebenso wie die Nation, das zeigten die folgenden Jahre, blieben die Städte im Innern gespalten. Dies artikulierte sich nicht zuletzt in den Reden der Sprecher der verschiedenen Fraktionen in den nach dem demokratischen Wahlrecht gewählten neuen Stadtvertretungen, in denen sich eine ganz neue Schicht von Kommunalpolitikern einfand. Die nationalen Grundsatzdebatten über den Versailler Vertrag setzten sich in den Kommunalparlamenten fort. In den Städten wie in der deutschen Öffentlichkeit insgesamt war eine ausgeprägte Lagermentalität spürbar. Soziale, politische, auch kulturelle und konfessionelle Gegensätze, die bis 1914 verdeckt oder unterdrückt worden waren, wurden jetzt offen ausgetragen. Das erschwerte die Aufgabe, einen minimalen politischen Konsens herbeizuführen. Das war das Dilemma der Weimarer Republik und auch das ihrer Städte. Aber insgesamt entwickelten sich die Städte, in denen die »bürgerlichen« Parteien nach wie vor meist die Mehrheit stellten, zu Stützen der Weimarer Demokratie. Die Weimarer Demokratie und die Städte waren durch eine gemeinsame Interessenlage miteinander verbunden. Tatsächlich richtete sich auch die Kritik an der Weimarer Demokratie, sei es, daß sie aus der Wirtschaft kam oder daß sie von Staatsrechtlern vorgebracht wurden, zunehmend gegen die Demokratie der kommunalen Selbstverwaltung. Diese hatte durch Artikel 127 der Weimarer Verfassung eine Besitzstandsgarantie erhalten.

Es wird manchmal übersehen, daß die wirksamsten Einrichtungen, die Stadt und Nation gleichsam übergreifend miteinander verbanden, lange Zeit die Kirchen waren, nicht etwa die Parteien oder andere Vereinigungen und Verbände. Das war so im

Kaiserreich gewesen – und erklärt die Heftigkeit, mit der der Kulturkampf geführt worden war –, dies blieb aber auch so in der Weimarer Republik. Klaus Scholder hat in seiner Untersuchung »Die Kirchen und das Dritte Reich« diesen Aspekt herausgearbeitet.

Der Umbruch im städtischen kulturellen Leben spiegelte sich in der Literatur und in der Kunst. In Thomas Manns *Buddenbrooks* stand das Generationenschicksal einer Lübecker Kaufmannsfamilie im Mittelpunkt. In Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* wird das gehobene soziale Milieu der Hauptfiguren der *Buddenbrooks* verlassen und das Terrain der sozialen Unterschicht literaturfähig gemacht. Man muß beide Stadtrömane gemeinsam betrachten, um sich für die Komplexität städtischer Entwicklungen zu sensibilisieren.

Wenngleich die Erzbergersche Reichsfinanzreform von 1920 den Städten und Gemeinden die Einkommenssteuer nahm, die ihnen eine gewisse finanzielle Eigenständigkeit verliehen hatte, so wurden die Städte in der Weimarer Republik doch insgesamt aufgewertet. Nicht selten konnten sich die städtischen Verwaltungen angesichts politisch zerstrittener Stadtvertretungen zu einer Art ruhendem Pol entwickeln. Die bereits vor 1914 einsetzende Tendenz zur erheblichen Ausdehnung des öffentlichen Dienstes in den Kommunen setzte sich nach 1918 fort. Gestützt auf diese Verwaltungen und angesichts ihrer vergleichsweise langen Amtszeit von 12 Jahren sicherten sich manche Oberbürgermeister eine erhebliche Handlungsfreiheit, die sie in Kooperation mit Reichs- und Landesbehörden und den örtlichen und regionalen Industrieunternehmen zu nutzen wußten. In den zwanziger Jahren stabilisierten sich jene deutschen Großstädte, die seit 1850 entstanden waren. Die Modernisierung war nicht zuletzt ein Werk der Städte. Man legte Flächennutzungspläne an, um die Stadtentwicklung in den Griff zu bekommen, drängte auf Gebietsreformen, um die umliegenden Gemeinden in die neuen Großstädte zu integrieren.

Nachdem die im Reichstag vertretenen Parteien bei den Kommunalwahlen Einzug in die städtischen Vertretungen hielten – in Preußen fanden in der Weimarer Zeit drei Kommunalwahlen, 1919, 1924 und 1929 statt –, bildeten sich in diesen Vertretungen »Mehrheitsblöcke«, wobei sich häufig neben einer extremen Linken um die USPD, später die KPD, und einer extremen Rechten – die DNVP und später die NSDAP – ein Mehrheitsblock der Mitte bildete, der über die SPD, die DDP, das Zentrum und die DVP von links bis rechts reichte. In vielen Großstädten wie in Düsseldorf, wo die USPD bzw. die KPD in der Stadtvertretung relativ stark, die SPD vergleichsweise relativ schwach vertreten war, bildete sich ein Mitte-Rechts-Block der bürgerlichen Parteien. Das neue Wahlrecht begünstigte aber auch den Einzug neuer »bürgerlicher« Parteien wie der Mittelstands- und Wirtschaftspartei oder des Evangelischen Volkswortes in die Rathäuser, die eine gewisse »Parteienverdrossenheit« zum Ausdruck brachten und zugleich das Ende der stolzen Tradition des bürgerlichen Liberalismus in Deutschland anzeigten. Zumal die DDP, die Fortsetzerin der linksliberalen »Fort-

schrittspartei«, verlor erheblich von Wahl zu Wahl an Terrain, das zunehmend an weiter rechtsstehende bürgerliche Parteien abgegeben wurde. Die Hochburgen der Liberalen des 19. Jahrhunderts, die Städte, schmolzen dahin. Der amerikanische Historiker James Sheehan hat in diesem Vorgang den Beginn jenes Weges gesehen, der die bürgerlichen Wähler zunehmend auch in das nationalsozialistische »Lager« führen sollte.

Städte in der NS-Zeit

Wie wurde eine Stadt von den Nationalsozialisten 1933 erobert? Als Beispiel für eine nicht untypische deutsche Stadt kann die westfälische Industriestadt Hamm aufgeführt werden, deren konfessionelle Struktur ein leichtes Übergewicht der katholischen gegenüber der evangelischen Bevölkerung aufwies. Bis 1918 dominierten in dieser Mittelstadt die liberalen Honoratiorengruppen. Bei den Kommunalwahlen 1919 erhielt das katholische Zentrum 18 von insgesamt 42 Sitzen im Stadtrat. 12 Sitze fielen an die SPD, 6 an die linksliberale DDP und 6 an die rechtsliberale DVP, die eine Listenverbindung mit der nationalkonservativen DNVP eingegangen war. Bei der ersten Kommunalwahl nach der »Machtergreifung«, am 12. März 1933, überholte die NSDAP mit 16 Sitzen das Zentrum mit 14. Die SPD erhielt vier. Die liberalen Parteien, die DDP und die DVP, waren nicht mehr vertreten. Die DNVP verbunden mit der Kampffront Schwarz-Weiß-Rot erhielt 3 und die KPD 2 Sitze. Ein Sitz fiel an die Evangelische Liste. Das bemerkenswerte an diesem Wahlergebnis war, daß die Liberalen, deren Hochburg die Stadt bis 1918 gewesen war, überhaupt nicht mehr vertreten waren. Das liberale Milieu der Stadt hatte sich aufgelöst.

Die Deutsche Gemeindeordnung von 1935 führte schließlich das Führerprinzip in allen deutschen Städten ein. Einen solchen Tiefstand politischer Entmündigung hatte die städtische Selbstverwaltung nicht einmal unter den deutschen »absolutistischen« Landesfürsten des 18. Jahrhunderts hinnehmen müssen. Frauen wurden von der Wahl zu den Gemeinderäten ausgeschlossen. Carl Goerdeler, der anfangs als Oberbürgermeister von Leipzig gehofft hatte, mit den Nationalsozialisten zusammenarbeiten zu können, der sich dann aber von ihnen distanzierte, von seinem Amt zurücktrat und sich schließlich für den Widerstand entschied, klagte am Ende des Kriegs: »Das Gemeindeleben ist verödet, die Selbstverwaltung tot, die Bürger kennen kaum noch den Namen ihres Bürgermeisters, geschweige denn die von der Partei ernannten, im Verborgenen blühenden Gemeinderäte.« Diese Worte wurden 1944 ausgesprochen. Zu der Zeit hatte bereits die systematische Bombardierung und Zerstörung der deutschen Städte eingesetzt. Die Gewalt, die der Krieg nach außen freigesetzt hatte, schlug zurück und zerstörte die deutschen Städte. Das Bild der Ruinenstädte, das von der alten deutschen Stadt 1945 übrig blieb, ist bekannt. Die noch vorhandenen Bewohner der Städte zogen sich in die Keller der Häuser zurück, soweit diese erhalten geblieben waren.

Wiedererstehen der kommunalen Demokratie nach 1945

Am 31. Juli 1945 notierte der in Lübeck als Presseoffizier der britischen Besatzungsarmee eingesetzte Oxfordter Historiker Arthur Dickens in seinem Tagebuch: »Heute abend unternahm ich meinen üblichen Spaziergang durch die alte Stadt – die Königstraße entlang und durch das Burgtor, über die Brücke und zwischen Kanal und Wakenitz zurück ... Auf einmal spürte ich mit großem Erstaunen, daß ich für Lübeck eine Zuneigung entwickelt habe, wie ich sie nur noch für zwei oder drei andere Städte auf der Welt empfinde ... Selbst mit seiner gegenwärtigen Überfüllung und seinen Zerstörungen könnte ich Lübeck leicht zu meinem Wohnsitz machen.« Eigentlich ein recht schockierender Gedanke über eine deutsche Stadt so kurz nach dem Krieg. Welche Macht muß diese alte Hansestadt besitzen, daß sie einem Fremden wie ein Paradies vorkommt, so überfüllt wie sie ist, mit den unglücklichsten und hoffnungslosesten Menschen in der Geschichte.« Dickens' »Lübeck Diary« wurde 1947 im Verlag Victor Gollancz in London veröffentlicht.

Die Tatsache, daß sich überall die gleichen führenden Parteien – SPD, CDU, KPD und später die FDP – am Ort konstituierten, zeigt, daß in den Städten der nationale Zusammenhalt stark ausgeprägt war. Dies belegen auch die Reden, die zur Eröffnung der neuen Stadtvertretungen gehalten wurden. Die altgedienten Weimarer Demokraten, die jetzt unter dem Schutz der Besatzungstruppen die Macht übernahmen, rechneten mit dem Nationalsozialismus ab. Sie verstanden sich als nationale Demokraten. Der Schock ihrer Niederlage von 1933 bei der Eroberung der Rathäuser durch die Nationalsozialisten saß noch tief. So suchte man allerorts die Kooperation mit den Vertretern der anderen Parteien, jedenfalls für die ersten Monate. Mit den Wahlen zu den Stadtvertretungen und Länderparlamenten nahmen die parteipolitischen Differenzen wieder zu. Auf dem Hintergrund der massiven Eingriffe der sowjetischen Behörden in das politische Leben ihrer Zone wurde allerdings in Westdeutschland spätestens seit 1947 die KPD von dem Konsens und der Zusammenarbeit der Demokraten ausgeschlossen. Aus der Not der Nachkriegsjahre und später in der Abwehr der von den Alliierten geplanten Demontage größerer Werke entstand in den Städten vorübergehend ein Gemeinschaftsgeist, der auch die Demokratie in ihren Anfängen stabilisierte und der zugleich jene extreme Lagermentalität zwischen den Parteien, Klassen und Konfessionen, die noch die Weimarer Zeit geprägt hatte, zurückdrängte.

Die neue Demokratie in Deutschland wurde nicht erst 1949 durch das Grundgesetz geschaffen, sie hatte sich bereits in den Jahren zuvor in den Städten und Gemeinden entwickelt. Die Kommunalpolitik der Nachkriegsjahre brachte bekannte Oberbürgermeister wie Brauer in Hamburg, Kaisen in Bremen und Reuter in Berlin hervor. Mit der Zuspitzung des Ost-West-Konflikts, dem Auseinanderdriften der östlichen auf der einen und der drei westlichen Zonen auf der anderen Seite wurde Berlin im Zuge der Blockade und der Luftbrücke 1948/49 gleichsam das Symbol der deut-

schen Stadt der Nachkriegszeit. Die Berliner Oberbürgermeister, insbesondere der Sozialdemokrat Ernst Reuter, der aus der Emigration in der Türkei zurückgekehrt war, wurde zur nationalen Symbolfigur. Erst mit der Gründung der Bundesrepublik und dem ersten Bundestagswahlkampf verschob sich die politische Szene merklich. Wie bereits die Weimarer Verfassung, so garantierte auch das Grundgesetz die kommunale Selbstverwaltung. Allerdings ordnete die neue föderale Verfassung die Städte noch stärker als dies in Weimar der Fall gewesen war in das Verwaltungsnetz der Länder ein. Hinzukam, daß sich der Spielraum kommunaler Autonomie zunehmend verengte.

Bei dem Wiederaufbau der Stadt hatte zunächst die Schaffung von Wohnraum und die Errichtung der Gebäude für den täglichen Bedarf, von den Verwaltungsgebäuden über die Einrichtungen der Stadtwerke bis zu den Schulen den Vorrang. Gestalterische Pläne standen dabei nicht im Mittelpunkt. Dies führte zu massiver öffentlicher Kritik, wie sie Alexander Mitscherlich in seiner Schrift über »Die Unwirtlichkeit unserer Städte« formulierte. Das Korrespondant zu Villensiedlungen am Rande der Städte im Kaiserreich wurden Eigenheimsiedlungen an der sich immer weiter ausdehnenden Peripherie der Städte der Bundesrepublik und die mehrgeschossigen Siedlungen der Wohnungsbaugenossenschaften. In der DDR fielen die Eigenheimsiedlungen fort. Dafür kam es zu dem Kranz der Wohnblöcke in Plattenbauweise außerhalb der Stadtkerne. Die Tendenz zur Uniformierung beschränkte sich nicht auf die äußere Gestaltung der Städte, Plätze und der Architektur, die sich in bestimmten Modewellen von dem »Funktionalismus« der Wiederaufbaujahre bis zur Verspieltheit der postmodernen Überflußgesellschaft äußerte. Sie erfaßte sogar das kulturelle Innenleben der Städte. Die Städte verstehen sich heute vorwiegend als Dienstleistungsträger. Dazu zählt auch das Angebot an kommunaler Kultur, sei es über Theater, Museen und kulturellen Großveranstaltungen. Aber auch hier wird vielleicht mehr unbewußt als bewußt Gleichförmigkeit angestrebt. Die Folge davon sind Wohlstandslangeweile und Verdrossenheit.

Die Rolle der Städte beim Zusammenbruch der DDR

Mit dem Aufstand der Bevölkerung in den Städten der DDR gegen das SED-System schien plötzlich eine veränderte Lage zu entstehen. Wie unmittelbar in den Jahren nach 1945 standen plötzlich wieder die Städte im Mittelpunkt der Nation, von Leipzig bis Magdeburg, von Rostock bis Erfurt. Da die Rathäuser den Bürgern verschlossen blieben, entdeckte man wieder den alternativen, den zweiten Mittelpunkt der alten deutschen Städte: die Gebäude der Kirchen. Über die dort gehaltenen Predigten und politisch-religiösen Veranstaltungen bereitete sich aus dem Innern der Städte der Umsturz vor. Als man schließlich die Kirchen verließ und auf die Straßen und Plätze ging, brach das System wie ein Kartenhaus zusammen. So unterschiedlich wie die je-

weilige Stoßrichtung der Umbrüche in der DDR 1989 und im Kaiserreich 1918/19 war, gemeinsam ist beiden Bewegungen der städtische Charakter. In beiden Fällen formierte sich in den Städten die Nation und brachte den politischen Überbau zu Fall. Historisch jedenfalls kann man den Zusammenbruch der DDR nicht allein aus den momentanen Ereignissen erklären.

Über die Orientierung an den 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 ist nicht nur eine Volkswirtschaft. Sie lebt auch von gemeinsamen und konkurrierenden Vorstellungen, Wertungen und Fiktionen. Eben das macht ihre Urbanität aus. Wenn man in Deutschland nach gemeinsamen nationalen Traditionen sucht, so finden sich diese am ehesten in der geschichtlichen Realität der Städte. Die Städte sind gewissermaßen alles zugleich: die Museen und die Schulen, die Wohnungen und die Arbeitsplätze und schließlich auch die Orte der politischen Auseinandersetzung der Nation.

Literaturhinweise:

Allgemein: *Borst, Otto*, Babel oder Jerusalem. Sechs Kapitel Stadtgeschichte, Stuttgart 1984; *Burckhardt, Carl J.*, Gestalten und Mächte, Zürich 1961 (die Kapitel »Städtegeist«, »Erasmus von Rotterdam« und »Willibald Pirckheimer«); *Craig, Gordon A.*, Über die Deutschen, München 1982; *Fulbrook, Mary*: A Concise History of Germany, Cambridge 1990; *Martin, Bernd* (Hg.), Deutschland in Europa. Ein historischer Rückblick, München 1992; *Mumford, Lewis*, Die Stadt. Geschichte und Ausblick, München 1979; *Ribhegge, Wilhelm*, Europa-Nation-Region. Perspektiven der Stadt- und Regionalgeschichte, Darmstadt 1991; *Sternberger, Dolf*, Die Stadt als Urbild. Sieben politische Beiträge, Frankfurt/M. 1985

Mittelalter: Das Annolied (mittelhochdeutsch und neuhochdeutsch), hg. Eberhard Nellmann, Stuttgart 1979; *Berthold von Regensburg*, Vier Predigten (Mittelhochdeutsch / Neuhochdeutsch), übersetzt und hg. Werner Röcke, Stuttgart 1983; *Borst, Arno*, Lebensformen im Mittelalter, Frankfurt/M., Berlin, Wien 1973; *Borst, Otto*, Alltagsleben im Mittelalter, Frankfurt/M. 1983; *Dollinger, Philippe*, Die Hanse, Stuttgart 1976; *Hrosvitha von Gandersheim*: Dulcitius. Abraham. Zwei Dramen, Übersetzung und Nachwort Karl Langosch, Stuttgart 1964; *Huch, Ricarda*, Im alten Reich. Lebensbilder deutscher Städte, Stuttgart 1960 (Nachdruck); *Heers, Jacques*, La ville au Moyen Âge en Occident. Paysage, pouvoirs et conflits, Paris 1990; *Huch, Ricarda*, Im alten Reich. Lebensbilder deutscher Städte, Stuttgart 1960 (Nachdruck); *Le Goff, Jacques*, Das Hochmittelalter (Fischer Weltgeschichte Bd. 11), Frankfurt/M. 1965; *Lindemann, Norbert*, Deutsche Bischofsstädte im Mittelalter, München 1980; *Pirenne, Henri*, Geschichte Europas. Von der Völkerwanderung bis zur Reformation, Frankfurt/M. 1982; *Pitz, Ernst*, Europäisches Städtewesen und Bürgertum. Von der Spätantike bis zum hohen Mittelalter, Darmstadt 1991; *Schmidt, Heinrich*, Die deutschen Städtechroniken als Spiegel des bürgerlichen Selbstverständnisses im Spätmittelalter, Göttingen 1958; *Töpfer, Bernhard* (Hg.), Stadt und Städtebürgertum in der deutschen Geschichte des 13. Jahrhunderts, Berlin (Ost)

1976; *Widukind von Corvey*, Res gestae Saxonicae. Die Sachsengeschichte (Lat./deutsch), übersetzt und hg. Ekkehart Rotter und Bernd Schneidmüller, Stuttgart 1981.

16. bis 18. Jahrhundert: *Andreae, Johann Valentin*, Christianopolis [1619], aus dem Lateinischen übersetzt u. hg. Wolfgang Biesterfeld, Stuttgart 1975; *Braudel, Fernand*, Die Geschichte der Zivilisation. 15. bis 18. Jahrhundert, München 1971; *Buchstab, Günter*, Reichsstädte, Städtekurie und Westfälischer Friedenskongreß, Münster 1976; *Hale, John*, The Civilization of Europe in the Renaissance, London 1993; *Dickens, Arthur G.*, The German Nation and Martin Luther, London 1974; *Ehbrecht, Wilfried* (Hg.), Städtische Führungsgruppen und Gemeinde in der werdenden Neuzeit, Köln / Wien 1980; *François, Etienne*: Protestants et catholiques en Allemagne. Identités et pluralisme: Augsburg 1648–1806, Paris 1993; *Moeller, Bernd*, Reichsstadt und Reformation (Neuausgabe), Berlin 1987; *Petzmeier, Heinrich*, Sendenhorst. Geschichte einer Kleinstadt im Münsterland, Sendenhorst 1993; *Rüthing, Heinrich*, Höxter um 1500. Analyse einer Stadtgesellschaft, Paderborn 1986; *Walker, Mack*, German Home Towns. Community, State and General Estate 1648–1871, London 1971.

19. und 20. Jahrhundert: *Beckstein, Hermann*, Städtische Interessenpolitik. Organisation und Politik der Städtetage in Bayern, Preußen und im Deutschen Reich 1896–1923, Düsseldorf 1991; *Büsch, Otto / Sheehan, James J.* (Hg.), Die Rolle der Nation in der deutschen Geschichte und Gegenwart, Berlin 1985; *Dann, Otto*, Nation und Nationalismus in Deutschland 1770–1990, München 1993; *Evans, Richard J.*, Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910, Hamburg 1991; *Gall, Lothar* (Hg.), Stadt und Bürgertum im 19. Jahrhundert, München 1990; *Gall, Lothar* (Hg.), Vom alten zum neuen Bürgertum. Die mitteleuropäische Stadt im Umbruch 1780–1820, München 1991; *Holtmann, Everhard*, Politik und Nichtpolitik. Lokale Erscheinungsformen politischer Kultur im frühen Nachkriegsdeutschland, Opladen 1989; *Hüttenberger, Peter*, Düsseldorf. Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert, Bd. 3: Die Industrie- und Verwaltungsstadt (20. Jahrhundert), Düsseldorf 1989; Kommunalverfassung, Gesetz über die Selbstverwaltung der Gemeinden und Landkreise in der DDR vom 17. Mai 1990. Textausgabe, Stuttgart u. a. 1990; *Krabbe, Wolfgang R.*, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989; *Reulecke, Jürgen*, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt/M. 1985; *Ribhegge, Wilhelm / Schönbach, Eva-Maria / Witt, Manfred*, Geschichte der Stadt und Region Hamm im 19. und 20. Jahrhundert, Düsseldorf 1991; *Sheehan, James J.*, Der deutsche Liberalismus. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg 1770–1914, München 1983; *Sheehan, James J.*, German History 1770–1866, Oxford 1989.

Werner Mägdefrau

Stadt und Kultur

Aus der thüringischen Geschichte

zur Zeit der Ludowinger Landgrafschaft 1130–1247

Die zahlreichen Herrschaftssitze des Königs, der Grafen- und Adelsgeschlechter schufen nicht nur das »Burgenland Thüringen«, ¹ auch Machtkämpfe, Fehden und Erhebungen hatten in diesem territorial zersplitterten, verwickelten Herrschaftsgefüge ihre Ursache.

Als König Lothar III. in die thüringischen Verhältnisse eingriff und die Landgrafschaft Thüringen begründete, verfolgte er das Ziel, Herrschaft und Landfrieden zu stabilisieren. Die Belehnung der Ludowinger, die sich – aus Mainfranken kommend – in der Mitte des 11. Jahrhunderts in Westthüringen niedergelassen hatten, mit dem Landgrafenamt in Thüringen erfolgte 1130, offiziell wohl Anfang 1131 auf dem Reichstag zu Goslar, an den Sohn Graf Ludwigs des Springers, der ebenfalls den Namen Ludwig trug. Landgrafschaften und der Landgrafentitel, wie sie in Thüringen 1130, in Schwaben (1135) und im nördlichen Elsaß (1138) geschaffen wurden, waren ein Novum in der Reichsverfassung.

Für Thüringen bedeutete die Landgrafschaft die Gewinnung einer eigenen, vom Königtum unmittelbar lehensabhängigen und legitimierten Führungsspitze. Thüringen hatte wieder zu einer politischen Identität gefunden, die das Landesbewußtsein stärkte. Es konnte an eigene politische Traditionen anknüpfen, die mit dem Thüringer Königreich der Völkerwanderungszeit ebenso wie mit dem Herzogtum Thüringen der Karolingerzeit und der Kodifizierung des Volksrechts der Thüringer, der »Lex Thuringorum« (802), verbanden. Mit der Begründung der Landgrafschaft Thüringen bot sich die Chance für eine erneute politische Zusammenfassung unter einer starken regionalen Führungsmacht, die die politische Integration Thüringens voranbringen konnte.

Insofern bedeutet das Jahresdatum 1130/1131 einen grundlegend neuen Ansatz- und Ausgangspunkt in der Geschichte Thüringens. Die Thüringer Landgrafen aus ludowingischem Hause repräsentierten für etwas mehr als ein Jahrhundert Aufschwung und Blüte von Wirtschaft, Politik und Kultur Thüringens, sie waren von 1130 bis 1247 die Hauptvertreter des Landes Thüringen in der deutschen und euro-

päischen Geschichte. Bereits den ersten Ludowinger Landgrafen Ludwig I. (1130 bis 1140), Ludwig II. (1140 bis 1172), dem Eisernen, und Ludwig III. (1172 bis 1190), dem Mildten, gelang es, eine territorial bedeutende Landesherrschaft zu bilden.

Die entscheidenden Etappen ihrer Entstehung waren die Besitzvermehrung in Thüringen, die Besitzergreifung in Hessen sowie die Belehnung mit der Pfalzgrafschaft Sachsen auf dem Reichstag zu Gelnhausen 1180 im Zuge der Entmachtung Herzog Heinrichs des Löwen durch Kaiser Friedrich I. Ursprung und Aufstieg der Thüringer Landgrafen wurden in einer anonymen Schrift »De ortu principum Thuringie« aus der Zeit um 1180 dargestellt.² Seit 1179 führte der »lantgravius de Thuringia« sein bekanntes Wappen: den rot-silbern geteilten, nach rechts springenden Löwen auf blauem Schild. Als Stellvertreter des Königs von höchstrichterlicher Stellung, den Herzögen ranggleich und als Angehörige des Reichsfürstenstandes verbanden die Landgrafen von Thüringen in ihren Bestrebungen dynastisches Eigeninteresse mit königlichem Auftrag, meistens treu an der Seite der Hohenstaufen.

Nach wie vor ging es den deutschen Königen und römisch-deutschen Kaisern darum, ein bedeutendes Königsterritorium zu schaffen und auch in Thüringen feste territoriale Grundlagen zu besitzen. Friedrich I. Barbarossa trat während seiner Aufenthalte in Erfurt Ende 1173 und Juli 1179 entschieden für den Landfrieden ein. Die Reichsstädte Mühlhausen und Nordhausen sowie die Reichsburg Kyffhausen und die Pfalz Tilleda spielten in seinem Kampf gegen die Welfen die Rolle eines vorgeschobenen Postens. Die Burg Kyffhausen erlebte ihre letzte romanische Bauperiode in der Regierungszeit Barbarossas. Am Fuße der Pfalz ließ der Kaiser als Ortszentrum von Tilleda einen quadratischen Markt mit sich daran anschließenden parallel verlaufenden Straßen anlegen. Diese Maßnahme stellt eine »versuchte Stadtgründung der Staufer«³ dar; ihre Weiterentwicklung zur Stadt mißlang.

In Erfurt hielt Friedrich I. im November 1181 eine Reichsversammlung ab, auf der sich Heinrich der Löwe durch Kniefall in der Erfurter Peterskirche unterwerfen mußte, wie dies auf einem Gemälde von P. Janssen im Festsaal des Rathauses dargestellt ist. Daß Friedrich I. Barbarossa in Erfurt Reichsrechte wahrnahm, zeigen Münzen mit dem Bildnis des Kaisers aus dem 12. Jahrhundert. In den Reichsstädten Altenburg (1158), Saalfeld (nach 1170) und Nordhausen (1180/1181) ließ er neue Münzstätten einrichten beziehungsweise beanspruchte er das Münzrecht für das Reich. Um 1170 begann er in der Reichsstadt Mühlhausen die Reihe der auf Grund von Umschriften beziehungsweise Beizeichen (Mühleisen) gesicherten, typischen Gepräge der königlichen Münze mit Reiterbrakteaten Kaiser Friedrichs I.

¹ Die deutschen Königspfalzen. Repertorium der Pfalzen, Königshöfe und übrigen Aufenthaltsorte der Könige im deutschen Reich des Mittelalters, Bd. 2: Thüringen, bearb. von Michael Gockel, Göttingen 1984ff.; Werner Mägdefrau u. a., Burg und Stadt in Geschichte und Gegenwart = Wiss. Zeitschrift der Friedrich-Schiller-Universität, 28 (1979), H. 3; Michael Platen u. Richard Schäfer, Die schönsten Burgen Thüringens, Rudolstadt 1993.

² Jürgen Petersohn, »De ortu principum Thuringie«. Eine Schrift über die Fürstenwürde der Landgrafen von Thüringen aus dem 12. Jahrhundert, in: Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters 48 (1992), S. 585–608.

³ Paul Grimm, Zur Marktsiedlung Tilleda des 12./13. Jahrhunderts, in: Ausgrabungen und Funde, Bd. 25 (1980), S. 286.

Die wichtigsten Münzherren in Thüringen waren: der Kaiser in den Reichsstädten, Kaiser und Erzbischof von Mainz in Erfurt und der Landgraf in Eisenach (1150), Gotha (1172) und Sulza (1180). Zu den Dynastengeschlechtern, die das Münzrecht ausübten, gehörten auch die Grafen von Gleichen (seit 1170), die Herren von Lobdeburg (seit ca. 1175), die Grafen von Käfernburg – Schwarzburg (seit 1180) und die Grafen von Beichlingen (seit 1180). Thüringen wurde ein Hauptgebiet der Brakteatenprägung, jener einseitigen Sonderform der Denare als kleine, dünne Silbermünze. Brakteaten aus den thüringischen Münzstätten waren als Zahlungsmittel zugleich wertvolle Produkte des mittelalterlichen Handwerks, Zeugnisse romanischer Kleinkunst von kulturgeschichtlichem Rang. Die künstlerische Blütezeit der Brakteaten lag in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts.

Erfurt,⁴ die älteste Stadt Thüringens, war der natürliche, wirtschaftliche und kirchliche Mittelpunkt der thüringischen Landschaft; seine bedeutende politische Position im Mittelalter wurde seit der fränkischen Zeit als königliche Pfalz und als thüringische Residenz der Mainzer Erzbischöfe – unter ihnen namhafte Kanzler des Reiches – bestimmt. Die Geraniederung und das gesamte Gebiet in und um Erfurt wurden in fruchtbares Land umgewandelt, das gute Ernten brachte und frühzeitig eine hervorragende Kulturstufe auf dem Gebiet des Acker-, Wein- und Gartenbaus erreichte.

Eine technische Neuerung des 12. Jahrhunderts war der Bau einer ca. 3000 Meter langen Leitung aus Blei- und Holzrohren, die von der Quelle »Peterborn« aus das Benediktinerkloster auf dem Petersberg mit Wasser versorgte. Der Weinbau um Erfurt wurde von Mainz aus eingeführt. Der Wenigemarkt war der älteste Handelsplatz mit den Slawen. Der Erfurter Judeneid – wahrscheinlich aus der Amtszeit des Erzbischofs Konrad I. (1183 bis 1200) – ist ein Beweis für das Bestehen einer Judengemeinde im 12. Jahrhundert und einer der ältesten deutschen Texte in Erfurt.

Die günstige Verkehrslage hatte für die Entwicklung Erfurts zur Stadt große Bedeutung; sie konnte jedoch erst deshalb so wirksam werden, weil sie in ein wirtschaftlich aktives Hinterland eingebettet war, das sowohl als Konsument von Handwerkserzeugnissen und Handelswaren als auch als Produzent von Waid zur Farbstoffherstellung vor allem, aber auch von Wolle, Hopfen, Getreide und anderen land- und viehwirtschaftlichen Produkten über enge Marktbeziehungen zur ökonomischen Grundlage der Stadtentwicklung wurde. Die Ansiedlung von Friesen und Flamen, Juden und Slawen sowie die Zuwanderung von Mönchen und Siedlern aus dem Rhein-Main-Gebiet trugen zum Austausch von Produktions- und Handelserfahrungen bei.

Erfurt war Sitz des landgräflichen Geleits. Die seit dem 8. Jahrhundert nachweisbare Hohe- oder Königsstraße führte von Frankfurt am Main über Eisenach, Gotha und Erfurt nach Görlitz, Breslau und weiter ostwärts bis nach dem bereits im 12. Jahr-

hundert blühenden Handelsplatz Kiew. Sie war für die Ost-West-Verbindung Thüringens und Erfurts von jeher die Hauptverkehrsachse. Die Hohestraße wurde in Erfurt von einer Handelsstraße gekreuzt, die von Augsburg und Nürnberg kam und sich in Erfurt in mehrere Handelswege nach dem Norden, vor allem in Richtung Lübeck, der Metropole der Hanse, nach Nordwesten und Nordosten aufspaltete. Frühe Handelsbeziehungen zu Flandern – bereits vor den urkundlichen Belegen des 13. Jahrhunderts – sind anzunehmen. Beziehungen zu Köln – einschließlich der Niederlassung einzelner Bürger aus Erfurt in Köln – sind für das 12. Jahrhundert nachweisbar.

Mit dem Handel kamen nicht nur Handelswaren, sondern zugleich neue Ideen in die Städte. Zunehmende Kommunikation, Beweglichkeit und Mobilität entstanden. Architektonisch entfaltete sich die Erfurter Siedlungslandschaft in ihren wesentlichen Zügen im Laufe des 11./12. Jahrhunderts. Das Kollegiatstift Beatae Mariae Virginis wird erstmals 1117 urkundlich erwähnt. Das Marienstift war die bedeutendste Kirche Thüringens und die Hauptstütze der Mainzer Erzbischöfe in dieser Region. Die Kathedrale St. Marien, der heutige Dom, war zugleich die Hauptpfarrkirche der Stadt. Die beiden hochromanischen Bildwerke im Dom, die Stuckmadonna und der Bronzeleuchter, der nach einem der Stifter Wolfram genannt wurde, gehören zu den Hauptwerken romanischer Plastik; sie sind um 1160 entstanden.

Über die Gera führte gewiß schon im 11. Jahrhundert eine Brücke, die Vorläuferin der später berühmten Krämerbrücke. Die Kaufmannskirche wurde im 12. Jahrhundert um- oder neugebaut; sie besaß das Patrozinium des Heiligen Gregor von Utrecht, eines Mitstreiters des Bonifatius. Im 12. Jahrhundert entstanden die ersten monumentalen Steinbauten in der Stadt. Zehn bis fünfzehn steinerne kirchlich-klösterliche Türme oder Turmpaare dürften am Ende des 12. Jahrhunderts aus den umwehrten Niederungen des Gerabogens aufgeragt haben. Wahrscheinlich um 1100 und nach einem Brand 1147 entstand die Severikirche in neuer Gestalt.

In der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts ließ Erzbischof Adalbert von Mainz die Domimmunität befestigen. Unruhen der Bauern im Umland 1123 und Aufbegehren der Bürger 1141 dürften die Veranlassung dazu gewesen sein. 1154 wurde mit dem Neubau des Domes begonnen. Erfurts mittelalterliche Stadtkrone wurde aus dem Dreiklang von Dom, Severi- und Peterskirche gebildet. Die dort lokalisierten Kulte und liturgischen Dienste, kirchenarchitektonischen und bildkünstlerischen Werte erhoben Domhügel und Petersberg in den Rang von Mittelpunkten der Religion und Frömmigkeit, zu Wallfahrtsstätten von mehr als lokaler und regionaler Bedeutung.

Zunehmende Aufmerksamkeit verlangten die sozialen Belange der Armen, Kranken und Bettler. Zwischen 1117 und 1223 entstanden in Erfurt mindestens vier neue Hospitäler: das 1117 gestiftete Hospital bei der Allerheiligenkirche, das 1183 erstmals erwähnte Heilig-Geist-Hospital vor dem Krämpfertor, das kleine Hospital vor der Georgskirche am Ende des 12. Jahrhunderts und das Martinshospital auf dem Fischmarkt, das zum wichtigsten Spital der Stadt wurde.

⁴ Ulman Weiß (Hg.), Erfurt 742–1992. Stadtgeschichte – Universitätsgeschichte, Weimar 1992; Wilibald Gutsche (Hg.), Geschichte der Stadt Erfurt, Weimar 1989.

Zu Beginn des 12. Jahrhunderts war ein Teil der Erfurter Bewohner noch hörig oder leibeigen. Dagegen gehörten zu den Freien die grundbesitzenden Kaufleute und diejenigen Handwerker, die in den Besitz eines Hausgrundstücks in der Stadt gelangt waren. Die Mainzer Erzbischöfe teilten in Erfurt im Zuge der Auflösung der alten Fronhofsverfassung angesichts der wachsenden Rolle des Geldes und unter dem Druck der Bevölkerung den größten Teil des städtischen Grundes und Bodens auf und verliehen die einzelnen Grundstücke gegen die jährliche Entrichtung des sogenannten Freizinses an Ortsansässige und Zuzügler.

Seit Anfang des 12. Jahrhunderts war das Freizinsrecht in Erfurt gültiges Ortsrecht. Die Zuteilung von Haus- und Hofstätten zu möglichst vorteilhaften Bedingungen, wie Geldzins und persönliche Freiheit der Besitzer, war auch anderswo – zum Beispiel in Naumburg – ein geeignetes Mittel, Kaufleute, Handwerker und Siedler in die Stadt zu ziehen und zu aktivieren. Ihre Stadtherrschaft bauten die Mainzer Erzbischöfe aus. Die ersten Zusammenstöße 1141 zwischen Bürgern und erzbischöflichen Dienstleuten in Erfurt kennzeichnen das Spannungsfeld in den deutschen Bischofsstädten im 12. Jahrhundert und die beginnende kommunale Bewegung in Thüringen. Forderungen der Bürger und Zugeständnisse der Feudalität bestimmten deren Verlauf. Die Erfurter Stadtgemeinde stand in der ersten Reihe im Kampf um Bürgerfreiheit, Stadtrecht und bürgerliche Ratsherrschaft im thüringischen Raum.⁵

Als Reaktion auf das Erstarken der Erfurter Bürgerschaft und aus Gegensätzen zur Mainzer Territorialpolitik in Thüringen ließ Landgraf Ludwig II. 1165 die Erfurter Stadtbefestigung niederreißen. Danach erbauten die Erfurter Bürger, die sich dem Landgrafen nicht beugen wollten, um das Jahr 1168 eine neue, erweiterte Stadtmauer als Steinbau, um Wirtschaft und Stadtfrieden zu sichern – als Zeichen ihrer Wehrbereitschaft und Macht, ihres Bürgerstolzes.

An mehreren Orten erhielten die Entstehung und Entwicklung der thüringischen Kultur- und Städtelandschaft durch Bergbau, Mühlen- und Hüttenwesen, insbesondere den Abbau und die Verarbeitung von Eisen, Kupfer und Salz, wichtige Antriebe. In der Regel entstanden die thüringischen Städte aus einem Siedlungskomplex mit Herrschaftssitz, Kaufmanns- und Handwerkerniederlassung und Markt.⁶ Mittel- und vor allem Kleinstädte sind das typische Merkmal der thüringischen Städtelandschaft. Auch im Henneberger Raum, der im Südwesten Thüringens die Brücke zwischen Thüringen und Franken bildet, waren die Bedingungen für die Entstehung der ersten Städte im 12. Jahrhundert herangereift. Im Falle Schmalkaldens (Eisenverarbeitung),

Salzungen (Salzgewinnung) und Meiningens (Straßenlage) bestanden spezifische Bedingungen von überörtlicher Bedeutung.

Daneben entstanden im Anschluß an ältere Dörfer agrarischen Charakters im 12. Jahrhundert die Markt- und Gewerbesiedlungen Sonneberg, Eisfeld, Wasungen und Römhild. Das vorübergehend von den Ludowingern beherrschte Breitungsbegnet zwar schon 1180/89 als *civitas*,⁷ seine Stadtwerdung brach jedoch bald wieder ab. Unter ludowingischer Herrschaft nahmen Eisenach, Gotha und Schmalkalden einen kraftvollen Aufschwung; Sangerhausen, Creuzburg, Treffurt, Waltershausen, Langensalza, Thamsbrück und Weißensee durchliefen die Anfänge der Stadtentwicklung. Südlich der Runneburg entstand in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Kaufmannssiedlung Weißensee mit der Nikolaikirche und dem Alten Markt. Ebenfalls noch im 12. Jahrhundert bildete sich östlich der Burg eine weitere Siedlung mit der Peter-Pauls-Kirche; 1198 wurde an Weißensee das Marktrecht verliehen. In Eisenach entstand an der Nikolaikirche eine Kaufmannssiedlung, die bereits 1171 teilweise mit einer festen Mauer umgeben war; daneben entwickelte sich eine weitere Siedlung in Anlehnung an eine Burg der Markgrafen von Meißen. Bereits 1144 wird Naumburg als Stadt (*civitas*) erwähnt, im 12. Jahrhundert standen Münze und Zoll dem Bischof zu. Stadtpfarrkirchen entstanden in Eisenach (Nikolaikirche 1172/90) und Arnstadt (Liebfrauenkirche 1215/35).

Erst allmählich gelangten die Bürger zu eigener, selbständiger Artikulation geistig-kultureller Ambitionen; noch standen die Städte unter der Dominanz und dem Einfluß der Feudalität. Der thüringische Landgrafenhof der Ludowinger gehörte wie der Wiener Hof der Babenberger oder der Hof der Wettiner Markgrafen zu Meißen im hohen Mittelalter zu den bedeutendsten europäischen Zentren der ritterlich-höfischen Kultur nördlich der Alpen und hatte eine überregionale Anziehungs- und Ausstrahlungskraft. In den Jahrzehnten um 1200, insbesondere unter dem Landgrafen Hermann I. (1190 bis 1217), wurde eine mit der Wartburg und Eisenach untrennbar verknüpfte Tradition des gesellschaftlich-kulturellen Fortschritts und des Humanismus von historischer Bedeutung und Tragweite begründet sowie ein Vorbild für das kulturelle Engagement und Mäzenatentum thüringischer Fürstenhäuser geschaffen. Die Hoffnungen des Volkes auf einen guten Herrscher hat die Sage vom Kaiser im Berg, der einst zurückkehren, Frieden und Ordnung, Recht und Gerechtigkeit bringen soll, zum Inhalt. In Thüringen verbanden sich derartige Erwartungen mit dem Kyffhäuser und seiner Umgebung, einem bevorzugten Aufenthaltsort Kaiser Friedrichs I. Barbarossa, mit den progressiven Seiten seiner Politik. Geschichte, Sagen und Kunstwerke um den Kyffhäuser, die Wartburg und die Heilige Elisabeth gehören zu

⁵ Werner Mägdefrau, *Der Thüringer Städtebund im Mittelalter*, Weimar 1976.

⁶ Willy Flach, *Die Entstehungszeit der thüringischen Städte*, in: *Zeitschrift des Vereins für thüringische Geschichte und Altertumskunde*, N. F. Bd. 36 (1942) S. 52–111; *Land und Städte in Thüringen*, in: *Deutsches Städtebuch*, Bd. 2, Stuttgart u. Berlin 1941, S. 255–262.

⁷ Otto Dobenecker (Hg.), *Regesta diplomatica necnon epistolaria historiae Thuringiae*, Bd. 2, Jena 1900, Nr. 834. Weiter vgl. Ernst Badstübner, *Die romanischen Bauten in Breitung an der Werra*, Berlin 1972.

unserem wertvollsten Kulturgut.⁸ Die Kulturpflege am Thüringer Landgrafenhof erstreckte sich auf Literatur und Dichtung, Religion, Musik, Buch- und Wandmalerei, Kunsthandwerk und Bauwerke. Neben Erfurt und Nordhausen gehörten Eisenach und das ludowingische Hauskloster Reinhardsbrunn zu den historiographischen Pflegestätten im mittelalterlichen Thüringen.

Während sich die Franziskaner in den thüringischen Städten zuerst 1224 in Erfurt und 1225 in Eisenach niederlassen konnten, fanden die Dominikaner 1229 in Erfurt und 1235/1240 in Eisenach Aufnahme.⁹ Der Franziskanerorden gründete weitere Niederlassungen in Mühlhausen (1225/1231) und Nordhausen (1225/1230), in Gotha (1225), Altenburg (vor 1239), Meiningen (1239), Saalfeld (vor 1250), Arnstadt (um 1250) und Weida (vor 1267). Im 13. Jahrhundert erfolgten weitere Klostergründungen durch den Dominikanerorden in Nordhausen (1287), Jena (1286) und Mühlhausen (1289). Die überragende Persönlichkeit des Dominikanerordens war Graf Elger von Honstein. Er hatte an der Pariser Universität scholastische Philosophie und Theologie studiert, wirkte als Gründer und erster Prior der Dominikanerklöster in Erfurt, danach in Eisenach und wurde Beichtvater des Landgrafen Heinrich Raspe.

Diese Bettelorden griffen die verbreiteten Ideen und Forderungen nach erneuerter Frömmigkeit und einfachem Leben, nach praktischer Nächstenliebe, Gleichheit und Brüderlichkeit auf. Sie wollten diesen innerhalb der Kirche mehr Raum und Wirkungsmöglichkeiten schaffen, aber Ketzereien bekämpfen. Bürgernahe Seelsorge und Predigt, die Entwicklung von Bildung, Wissenschaft und Schulwesen, der Bau von großen, geräumigen Klöstern und Kirchen in den Städten markierten ihren Weg. 1233 fanden in Erfurt vier Ketzer, vermutlich Waldenser, auf dem Scheiterhaufen den Tod durch Verbrennung.¹⁰

Kirchen, Klöster und Orden spielten seit dem missionarischen Wirken des Bonifa-

⁸ Sankt Elisabeth. Fürstin – Dienerin – Heilige. Katalog der Ausstellung zum 750. Todestag, Sigmaringen 1981; Jürgen Petersohn (Hg.), Politik und Heiligenverehrung im Hochmittelalter, Sigmaringen 1993. – Weiter vgl. *Palmbaum*. Literarisches Journal aus Thüringen, 2. Jg., Rudolstadt – Jena 1994, H. 1 (mit den Kyffhäuser-Beiträgen von Michael Platen, Detlef Ignasiak (u. a.); Hans Eberhardt, Die Kyffhäuserburgen in Geschichte und Sage, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte, 96 (1960), Sagen des Wartburglandes, bearb. von Heinz Seidel (= Eisenacher Schriften zur Heimatkunde, H. 31/32, Eisenach 1984/1985).

⁹ Felix Scherer, Kirchen und Klöster der Franziskaner und Dominikaner in Thüringen, Jena 1910; Ernst Badstübner, Kirchen und Klöster der Bettelorden im sozialen und gestalterischen Gefüge der mittelalterlichen Stadt, in: Kunst und Stadt, wiss. Leitung u. Bearbeitung: Friedrich Möbius = Wiss. Zeitschrift der Friedrich-Schiller-Universität, Jena 1981, H. 3/4; Matthias Vöckler, Die Bettelmönche im mittelalterlichen Erfurt, in: Aus der Vergangenheit der Stadt Erfurt, N. F., H. 7, 1989, S. 57–71; Gudrun Witte, Franziskanische Friedensvorstellungen und Stadtfrieden. Möglichkeiten und Grenzen franziskanischen Friedewirkens in mitteldeutschen Städten im Spätmittelalter, in: Dieter Berg (Hg.), Bettelorden und Stadt. Bettelorden und städtisches Leben im Mittelalter und in der Neuzeit, Werl 1992, S. 153–178.

¹⁰ Renate Riemack, Spätmittelalterliche Ketzerbewegungen in Thüringen, in: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte 46 (1992), S. 95 ff.

tius, seiner Weggefährten und Schüler in Thüringen im Zuge der Christianisierung, Rodung und Siedlung, kolonisatorischen und organisatorischen Entwicklung der thüringischen Kulturlandschaft eine bedeutende Rolle. Im hohen Mittelalter wurden vor allem die Städte zu den eigentlichen Konzentrations- und Brennpunkten des geistig-religiösen Lebens, Kloster- und Ordensneugründungen bevorzugten städtische beziehungsweise stadtnahe Niederlassungen.

So ließ sich der Deutsche Ritterorden in Thüringen zuerst in Altenburg (1214), Zwätzen bei Jena (1221), Nägelstedt bei Langensalza (1222), Schleiz (1224), in Erfurt (vor 1253) nieder. Die Komtureien wurden in einer eigenen Ballei Thüringen zusammengefaßt, die ihren Hauptsitz in Zwätzen bei Jena hatte. Hermann von Salza, der vierte Hochmeister des Deutschen Ritterordens (seit 1210), entstammte einem thüringischen Ministerialengeschlecht. Enge Beziehungen bestanden zwischen dem Landgrafenhaus und dem Deutschen Ritterorden. Konrad, der Bruder Heinrich Raspes, trat 1234 in den Deutschen Orden ein, und er stand 1239/40 als Hochmeister an dessen Spitze.¹¹

Landgraf Ludwig III. stiftete zwischen 1172 und 1190 das Eisenacher Benediktinerinnenkloster, dessen erste Äbtissin Adelheid, die Tochter Ludwigs I., war. Als Ersatz für das wieder aufgehobene Benediktinerkloster soll um 1173 das Kloster der Augustinerchorfrauen zu Creuzburg an der Werra von Ludwig III. gegründet worden sein. Das Eisenacher Zisterzienserinnenkloster der Heiligen Katharina wurde um 1208 von Landgraf Hermann I. und seiner Gemahlin gestiftet und mit reichem Besitz ausgestattet.

Auf Hermann I. folgten als Landgrafen von Thüringen Ludwig IV., der Fromme (1217 bis 1227), und Heinrich Raspe (1227 bis 1247; 1246 König). Die Klosterkirche ihres Hausklosters Reinhardsbrunn diente den Landgrafen von Thüringen als bevorzugte Begräbnisstätte.¹² Mehrere Grabplatten der Ludowinger, die im 14. Jahrhundert angefertigt wurden, befinden sich heute im Altarraum der Georgenkirche zu Eisenach. Landgraf Hermann I. wurde im Eisenacher Zisterzienserkloster zur Heiligen Katharina – gegen den Einspruch der Reinhardsbrunner Mönche – bestattet.

¹¹ Bernhard Sommerlad, Der Deutsche Orden in Thüringen = Forschungen zur Thüringisch-Sächsischen Geschichte, Bd. 10, Halle/Saale 1931; Lutz Fenske, Thüringische Amtsträger des Deutschen Ordens in der Frühzeit der Ordensgeschichte: Ludwig von Hørselgau, Deutschordensmarschall 1215 in Akkon, in: Michael Gockel u. Volker Wahl (Hg.), Thüringische Forschungen. Festschrift für Hans Eberhardt zum 85. Geburtstag, Weimar / Köln / Wien 1993, S. 63–92, Helmut Kluger, Hochmeister Hermann von Salza und Kaiser Friedrich II. = Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd. 37, Marburg 1987; Hartmut Bookmann, Der Deutsche Orden, München 1981; Klaus Militzer, Die Entstehung der Deutschordensballeien im Deutschen Reich, Marburg 1981.

¹² Vgl. Ernst Schubert, Drei Grabmäler des Thüringer Landgrafenhauses aus dem Kloster Reinhardsbrunn, in: Friedrich Möbius u. Ernst Schubert (Hg.), Skulptur des Mittelalters. Funktion und Gestalt, Weimar 1991; Helmut Roob, Kloster Reinhardsbrunn (1085–1525), in: Jahrbuch für Regionalgeschichte, 13 (1986), S. 288–297.

Heinrich Raspe wurde ebenfalls im Katharinenkloster beigesetzt, sein Herz im Eisenacher Dominikanerkloster.

Ein Graf von Gleichen soll aus dem Kreuzzug 1228 eine sarazenische Prinzessin mitgebracht und seitdem nach päpstlicher Genehmigung mit zwei Frauen gleichzeitig verheiratet gewesen sein; der Grabstein dieses Gleichener Grafen mit seinen beiden Gemahlinnen wurde zuerst in der Erfurter Peterskirche, später im Dom aufgestellt. Als Vögte über Erfurt und das Eichsfeld standen die Grafen von Tonna – Gleichen zu Erfurt in einem engen Verhältnis.

Daß der Naumburger Bischof Dietrich II. von Wettin (1242 Wahl zum Bischof, 1245 Weihe durch den Mainzer Erzbischof Siegfried von Eppenstein) mehrmals auf der Wartburg weilte, Epen und Lieder kannte, steht außer Zweifel. Heinrich der Erlauchte (gest. 1288), sein Halbbruder, unternahm selbst dichterische Versuche. Ihr Vater, Markgraf Dietrich der Bedrängte von Meißen (gest. 1221), der mit Jutta, einer Tochter des thüringischen Landgrafen Hermann, vermählt war, ist als Förderer Walthers von der Vogelweide und Heinrichs von Morungen bekannt. Dietrich II. erteilte den Auftrag für den Bau des Naumburger Doms. Dessen Baumeister nimmt unter den großen Baumeistern und Bildhauern des 13. Jahrhunderts einen hervorragenden Platz ein. Er verbrachte seine Lehrjahre in den Bischofsstädten Frankreichs und des Rheinlandes, kam mit seinen Gehilfen von Mainz nach Naumburg und Meißen. Der Naumburger Dom wurde mit seinen berühmten Stifterfiguren zur einmaligen Denkmalskirche.¹³ Der Naumburger Meister schuf die eindrucksvollsten Herrschergestalten, gleichzeitig entstanden in seiner Werkhütte ganz einfache Volksgestalten, Darstellungen der Ärmsten der Armen, Apostel- und Christusfiguren. Insbesondere stellt der Naumburger Westlettner ein Kunstwerk dar, das damals populäre Ideen und die Hinwendung zu den Bürgern künstlerisch ausdrucksstark veranschaulichte.

Reichtum und Macht, Armut und Erlösungsgedanken trafen innerhalb der Stadtmauern auf engem Raum aufeinander. Adliges Standesbewußtsein und Bürgersinn, wohlhabende Patrizier, gutgestellte Zunfthandwerker und Stadtermut, das Verhältnis zwischen Stadt und Land machten die Städte zu Stätten beziehungsreicher Begegnungen, schöpferischer Produktivität und Dynamik, zu Orten vielfältiger Spannungen und Konflikte.¹⁴

Infolge von Burg- und Klostergründungen, Förderung der Rodungs- und Siedlungsbewegungen sowie der Städte, ihrer Entstehung und Entwicklung, gelangten in Thüringen durch weiteren Machtgewinn im 12./13. Jahrhundert neben dem Königtum

¹³ Ernst Schubert, Naumburg. Dom und Altstadt, Berlin 1978; Hans-Joachim Mrusek, Drei sächsische Kathedralen. Merseburg – Naumburg – Meißen, Dresden 1976; Architektur des Mittelalters. Funktion und Gestalt, hg. von Friedrich Möbius u. Ernst Schubert, Weimar 1984.

¹⁴ Weiter vgl. Otto Borst, »Burg« und »Stadt«, in: Das Andere wahrnehmen. Beiträge zur europäischen Geschichte. August Nitschke zum 65. Geburtstag gewidmet, hg. von Martin Kintzinger, Wolfgang Stürner, Johannes Zahlen, Köln – Weimar – Wien 1991, S. 295–308.

und den Ludowinger Landgrafen noch andere Grafengeschlechter zur Grundlegung einer eigenen Landesherrschaft, so – von dauerhafter historischer Wirkung – vor allem die Markgrafen von Meißen aus dem Hause Wettin, die Grafen von Käfernburg – Schwarzburg und die Grafen von Henneberg, die Vögte von Weida, Gera und Plauen (Reußen); mit mehr oder weniger zeitlicher Dauer waren die Grafen- und Herrengeschlechter von Lobdeburg bei Jena, die das Gebiet zwischen Saale und Elster erschlossen, von Weimar – Orlamünde im Ilm – Saale – Dreieck, von Tonna – Gleichen, von Beichlingen im Unstrutgebiet, von Honstein und Mansfeld im nördlichen Thüringen u. a. am Herrschafts- und Landesausbau beteiligt. Bürger, Bauern und Mönche wirkten am Herrschafts- und Landesausbau aktiv mit.

Das Städtewesen gewann – neben den auf Reichsgut erwachsenen Reichsstädten, den Städten des Mainzer Erzstifts (neben Erfurt auch Heiligenstadt) – in den Territorien und in der Territorialpolitik der Ludowinger Landgrafen sowie der thüringischen Grafen und Herren, auch der Äbte von Hersfeld (Arnstadt) und Fulda (Vacha) u. a. zunehmende Bedeutung.

Bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts werden in Thüringen neben Erfurt vor allem folgende Siedlungen erstmals urkundlich als Städte mit dem Recht zu wehrhafter Stadtbefestigung erwähnt: Naumburg (1144), Mühlhausen (1180), Nordhausen (1180), Eisenach (1180/89), Creuzburg (1180/89), Vacha (1186), Altenburg (1205), Thamsbrück (1206), Saalfeld (1208), Waltershausen (1209), Weißensee (1212), Eisenberg (1219), Frankenhausen (1219), Arnstadt (1220), Schmalkalden (1227), Freyburg (1229 oppidum), Sangerhausen (Marktflecken seit etwa 1100, oppidum 1194, um 1250 Anlage der Neustadt, 1263 civitas), Heiligenstadt (1227), Ellrich (1229), Meiningen (1230), Bürgel (1234), Jena (1236), Gera (1237).¹⁵

In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wurde Altenburg unter Friedrich I. Barbarossa, der selbst etwa zehnmal dort weilte, zum Hauptort des Reichsterritoriums im Pleißenland. Im Ergebnis der Auseinandersetzungen zwischen Staufern und Wel-

¹⁵ Aus der Vielzahl von Stadtgeschichten und stadtgeschichtlichen Beiträgen vgl. Willibald Gutsche (Hg.), Geschichte der Stadt Erfurt; Ulman Weiß (Hg.), Erfurt 742–1992; Gitta Günther u. Lothar Wallraf (Hg.), Geschichte der Stadt Weimar, Weimar 1975; Werner Mägdefrau u. a., 750 Jahre Jena = Wissenschaftliche Zeitschrift der Friedrich-Schiller-Universität, 34 (1985), H. 5/6; Michael Platen, Die Stadt Jena im Mittelalter, Jena 1985; Gerhard Günther u. Winfried Korf, Mühlhausen, Leipzig 1986; Hans Embersmann (Hg.), Geschichte der Stadt Gera, Berlin 1987; Siegfried Mues, Gera. Aus Vergangenheit und Gegenwart. 17 Beiträge zur Stadtgeschichte, Gera 1985; Volker Wahl u. a., Beiträge zur Geschichte Schmalkaldens, Schmalkalden 1974; Günther Wölfling u. a., Beiträge zur Stadtgeschichte Meiningens = Südthüringer Forschungen, H. 17, Meiningen 1982; Derselbe, Meiningens Entwicklung zur Stadt, in: Jahrb. für Regionalgeschichte, Bd. 15 (1988), S. 15–45; Derselbe, Wasungen. Eine Kleinstadt im Feudalismus vom 9. bis zum 19. Jahrhundert, Weimar 1980; Horst Fleischer / Hans Herz / Lutz Unbehaun, Rudolstadt – eine Residenz in Thüringen, Leipzig 1993. – Vgl. auch Johannes Rothe, Thüringische Chronik, in: Ritter, Bürger und Scholaren. Aus Stadtchroniken und Autobiographien des 13. bis 16. Jahrhunderts, übers. und hg. von Hans-Joachim Gernert, Berlin 1980.

fen wurden 1208 Reichsgut und Stadt Saalfeld an die Grafen von Schwarzburg verpfändet. Das erste Eisenacher Stadtrecht wurde durch den thüringischen Landgrafen Heinrich Raspe an Rat und Stadt Eisenach verliehen; dies fand Aufnahme in die schriftliche Aufzeichnung des Eisenacher Stadtrechts in erweiterter Form von 1283, der weitere Stadtrechtsergänzungen folgten.¹⁶ Die Artikel 1 bis 10 des Eisenacher Stadtrechts, welche die ältesten Kodifikationen darstellen, enthalten die fundamentalen Grundsätze der stadtbürgerlichen Freiheiten. Nach Artikel 1 haben Zuziehende wie Abziehende das Recht des freien Güteraustausches. »Stadtluft macht frei« nach Jahr und Tag, heißt es im Artikel 2.

Das Mühlhäuser Reichsrechtsbuch aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts und die Statuten der Reichsstadt Nordhausen aus dem Ende des 13. Jahrhunderts enthalten diese Rechtssätze ebenfalls. Das Eisenacher Stadtrecht erklärte als weitere gültige Rechtssätze: Der besitzende Bürger wird nicht arrestiert (in den Stock gesetzt), sondern haftet mit seinem Erbe (Art. 5); Haus und Hof gewähren dem flüchtigen Bürger Immunität (Art. 6); Pfändung der Bürger ist nur nach Schuldbeweis vor Schultheiß und Schöffen möglich (Art. 7) u. a. Artikel 9 über die Fremden, die von altersher geleits- und zollfrei waren, wenn sie in der Stadt bestimmte Güter kauften, ist eine Erweiterung der Zollbefreiung, die Landgraf Ludwig III. in den Jahren 1180/89 den Brüdern von Spießkappel in Kassel, Münden, Creuzburg, Eisenach, Gotha und Breitungen gewährt hatte. Infolge der frühen landgräflichen Stadtrechtsverleihung entwickelte sich Eisenach für die übrigen landgräflichen Städte Thüringens zum Oberhof, das heißt, daß das Stadtrecht beispielsweise von Gotha, Weißensee, Waltershausen und Thamsbrück von Eisenach abhängig war.

Seit dem hohen Mittelalter veränderten die Städte in wachsendem Maße die bisherige agrarisch-adlige Gesellschaft auf allen Gebieten der Wirtschaft und Politik sowie des geistig-kulturellen Lebens. Die geistigen Regungen und Aktivitäten des Stadtbürgertums richteten sich damals in erster Linie auf die elementaren Existenzgrundlagen, wie die Erringung, Sicherung und Erweiterung von Besitz und Eigentum, Freiheit und Freizügigkeit, Organisation von Gewerbe, Handel und Stadtverwaltung, Frieden, Ordnung und Recht.

Damit wurde die Stadt zum Anziehungs- und Ausstrahlungspunkt für das Land und seine Bewohner in den feudalen Grundherrschaften. Die Stadtentwicklung ist eine wesentliche Ursache dafür, daß die Leibeigenschaft praktisch zurückgedrängt und theoretisch – rechtlich verurteilt wurde, und zwar nicht nur im Stadtrecht, sondern auch im Landrecht unter Einfluß vornehmlich des Sachsenspiegels. Eike von Repkow (1180/1190 bis nach 1233), sein Verfasser, entstammte einem sächsischen Adelsgeschlecht. Sein Werk verkündete den Grundsatz, die Leibeigenschaft sei nicht

¹⁶ Hans Patze, Zur Kritik zweier mitteldeutscher Stadtrechtsurkunden: I. Leipzig 1156/70; II. Eisenach 1283, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 92 (1956), S. 142–161.

biblisch begründet, wie fälschlicherweise behauptet würde, sondern sie habe ihren Ursprung in Gefangenschaft, Zwang und ungerechter Gewalt, woraus eine ungerechte Gewohnheit geworden sei, die man nun für Recht halte; das Volk aber hoffe auf eine bessere Zeit.

In Stadt und Land wurden die Grundlagen der thüringischen Kulturlandschaft weiterentwickelt,¹⁷ und die enger werdenden Stadt-Land-Beziehungen trugen zur Gewinnung von mehr Recht und Freiheit für Bürger und Bauern wesentlich bei. Die Fortschritte in der thüringischen Städte- und Kulturlandschaft zeichneten sich im 12./13. Jahrhundert in markanten Prozessen und Erscheinungen ab. Unter der Herrschaft des Adels und der Kirche nahmen Bauern und Stadtbewohner wachsenden Anteil am Geschehen.

In den 30er und 40er Jahren des 13. Jahrhunderts flammten die Auseinandersetzungen zwischen der Erfurter Stadtgemeinde und dem Mainzer Erzstift erneut auf. Mit Bann und Interdikt – wie 1233/34 und 1242/44 – versuchten die Erzbischöfe, allerdings vergebens, die kommunale Bewegung aufzuhalten, so daß die Zurückdrängung der Mainzer Stadtherrschaft »unter kirchlichen Donnerschlägen«¹⁸ erfolgte. 1234 trat die Erfurter Stadt- und Bürgergemeinde in den Quellen als universitas civium voll ausgebildet in Erscheinung, etwa zwei Jahrzehnte später auch der Rat. In Mühlhausen kam es – gleichsam als Symbol der Unterschiede und Gegensätze – zum Bau einer Trennmauer zwischen Reichsburg und Reichsstadt, wozu König Konrad IV. im August 1252 eine nachträgliche Genehmigung erteilte.¹⁹

In Mühlhausen war zwischen 1231 und 1256 neben dem Reichsschultheißen ein bürgerlicher Stadtschultheiß tätig; zwischen 1235 und 1237 erteilte Kaiser Friedrich II. der Stadt ein Zoll- und Münzprivileg, und 1251 bestätigte Konrad IV. den Mühlhäuser Bürgern das Schultheißen-, Münz- und Zollrecht. Mit der Erstürmung der Reichsburg im Jahre 1256 und der Entmachtung der Reichsministerialen erweiterte die Mühlhäuser Stadtgemeinde ihre Rechte und Freiheiten.

Der Rechtssatz »Stadtluft macht frei« setzte sich im 12./13. Jahrhundert durch, auch für die Reichsstadt Nordhausen von König Rudolf von Habsburg anerkannt –

¹⁷ Walter Thomae, Thüringische Kunstgeschichte, überarb. von G. W. Vorbrodt = Beiträge zur mittelalterlichen, neueren und allgemeinen Geschichte, hg. von Friedrich Schneider, Bd. 21, ⁵1956; Denkmale in Thüringen. Ihre Erhaltung und Pflege in den Bezirken Erfurt, Gera und Suhl, Weimar ³1975; Hans Patze, Land, Volk und Geschichte, in: Hans Patze u. Walter Schlesinger, Geschichte Thüringens, Bd. 6, Köln / Wien 1979; Hans Patze u. Peter Aufgebauer, Thüringen = Handbuch der hist. Stätten Deutschlands, Bd. 9, Stuttgart ²1989 (mit zahlreichen Literaturangaben).

¹⁸ Friedrich Wilhelm Barthold, Geschichte der deutschen Städte und des deutschen Bürgertums, T. 2, Leipzig 1851, S. 57. Weiter vgl. Werner Mägdefrau, Patrizische Rats Herrschaft, Bürgeropposition und städtische Volksbewegungen in Erfurt, in: Bernhard Töpfer (Hg.), Stadt und Städtebürgertum in der deutschen Geschichte des 13. Jahrhunderts, Berlin 1976, S. 324–371.

¹⁹ Urkundenbuch der ehemals freien Reichsstadt Mühlhausen in Thüringen, bearb. von Karl Herquet, hg. vom Magistrat der Stadt Mühlhausen, Halle 1874, Nr. 116.

nach einem Bürgeraufstand 1277, der auf die Zerstörung der Reichsburg und die Vertreibung der Reichsministerialen gerichtet war. Der Rat als bürgerliche Interessenvertretung und städtisches Verwaltungsorgan ist in Heiligenstadt seit 1251 und in Eisenberg seit 1255, seit der Mitte des 13. Jahrhunderts in mehreren thüringischen Städten im Entstehen begriffen. Das älteste, schriftlich fixierte Stadtrecht von Altenburg stammt aus dem Jahre 1256. Dieses enthält u. a. Bestimmungen gegen die zunehmende Besitzergreifung durch Klerus und niederen Adel, weil diese für sich in Anspruch nahmen, von städtischen Lasten – zum Beispiel von Steuern und vom Unterhalt der Stadtbefestigung – frei zu sein.

Gewerbe und Handelstätigkeit hatten zu wirtschaftlichem Erstarken und politischem Selbstbewußtsein von Kaufleuten und Handwerkern geführt.²⁰ Aus der Mitte des 13. Jahrhunderts stammten die ersten Nachrichten über den zweifellos noch älteren Waidanbau und Waidhandel Erfurts, den umfangreicher werdenden Handel Erfurts und anderer Thüringer Städte von und nach Köln, den Hansestädten und Flandern, sowie über die Zugehörigkeit der Thüringer Reichsstadt Mühlhausen zum Rheinischen Bund. Neben der Wollweberzunft werden in Erfurt die Hutmacher, Leder-schneider oder Schilderer, Schuhmacher, Schmiede, Bäcker und Fleischhauer erstmalig 1248/49 in den Aufzeichnungen des erzbischöflichen Schreibers Berthold als organisierte Zünfte erwähnt. Möglicherweise entstanden die handwerklichen Korporationen in Erfurt schon im 12. Jahrhundert. Eine der ältesten Zünfte in Thüringen war die Zunft der Filzmacher in Mühlhausen; sie ist seit 1231 belegbar.²¹ In den Aufzeichnungen von 1248/49, mit denen die Mainzer Erzbischöfe offenbar ihre bedrohten Rechte und Einnahmen in Erfurt zu fixieren und zu sichern gedachten, werden auch sieben Mühlen genannt.

Etwa zur gleichen Zeit wie der Sachsenspiegel, das älteste deutschsprachige Landrechtsbuch, dessen Gültigkeit für Thüringen unbestritten ist, entstand das älteste Stadtrechtsbuch in deutscher Sprache, das Mühlhäuser Reichsrechtsbuch. Um das Jahr 1220 schrieb ein gebildeter, an der Stadtverwaltung Erfurts beteiligter Bürger namens Ebernand ein sich an lateinische Heiligenviten anlehnendes Versepos über König Heinrich II. und seine Gemahlin Kunigunde. Bekannt ist das Werk unter dem Titel »Heinrich und Kunigunde«. Ebernand von Erfurt erklärte in seiner Dichtung, er sei »ein Durenc von art geboren«. Er bekannte sich zu seinem Heimatland Thüringen

und seiner thüringischen Mundart, und er lehnte es ab, anders als mit »mine zungen« zu sprechen beziehungsweise sich einer ihm nicht vertrauten Sprache zu bedienen.

Damit entstand in Erfurt eine der ersten Schöpfungen stadtbürgerlicher Dichtung, die die enge Verbundenheit mit dem Königtum widerspiegelt und das thüringische Landesbewußtsein in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts deutlich erkennen läßt.²² Die traditionsbildende Funktion, die der Landgrafenhof Wartburg – Eisenach – Reinhardsbrunn und die königlich-mainzisch-kirchliche Metropole Erfurt jahrhundertlang für Thüringen hatten, wurde auch vom Erfurter Stadtbürgertum wahrgenommen: als Bewahrung einer historisch-landschaftlichen Tradition in bezug auf den historischen Begriff Thüringen. Thüringen ist eine Kulturlandschaft von historischer Dimension und Bedeutung.²³

Mit dem Tode Heinrich Raspes 1247 starb die Dynastie der Ludowinger im Mannesstamme aus. Thüringen stand in der Mitte des 13. Jahrhunderts vor einem Wendepunkt seiner Geschichte. Eine bedeutende Periode herrschaftlicher Integration und Zusammenfassung unter den Ludowinger Landgrafen sowie des wirtschaftlichen, politischen und kulturellen, landesherrschaftlich geprägten Aufschwungs unter der regionalen Führungsmacht der Landgrafschaft hatte in der Geschichte Thüringens seinen Abschluß gefunden. Um das ludowingische Erbe stritten sich die Dynastien Wettin und Hessen-Brabant. Es folgte unmittelbar nach 1247 ein langwieriger Erbfolgekrieg, der erst 1264/65 seinen Abschluß fand. Im Ergebnis dieser Auseinandersetzungen wurde Hessen politisch selbständig, während Thüringen seine regionale Führungsspitze verlor, indem die Landgrafschaft Thüringen – nach dem Sieg Heinrich des Erlauchten – der Markgrafschaft Meißen angegliedert und zu einem Bestandteil des wettinischen Territorialstaates wurde.

Nach wechselvoller Geschichte ging aus der Wende 1989 die Neubildung des Landes Thüringen am 14. Oktober 1990 mit Erfurt als Landeshauptstadt im wiedervereinigten Deutschland hervor. Es kann auf eine uralte Geschichte und Kultur zurückblicken, die einen hohen Grad an Beziehungen zu anderen deutschen und europäischen Territorien aufweisen. Die Fundamente und Quellen ihrer eigenen Identität und ihres Landesbewußtseins finden die Thüringer heute zu einem guten Teil in der traditions-

²⁰ Werner Mägdefrau, Städtische Produktion von der Entstehung der Zünfte bis ins 14. Jahrhundert. Ein Beitrag zu den sozialökonomischen Grundlagen des Thüringer Dreistädtebundes, in: Europäische Stadtgeschichte in Mittelalter und früher Neuzeit, hg. von Werner Mägdefrau, Weimar 1979, S. 130–188. Vgl. die weiteren Thüringen-Beiträge in dieser Publikation: Lothar Poethe zu den Eigentums- und Vermögensverhältnissen in Mühlhausen (S. 189–226), V. E. Majer zu Waidproduktion und Waidhandel (S. 227–236), Fritz Wiegand zur Erfurter Waidproduktion (S. 237–258), Günther Wölfig zu Kleinstadt – Land – Beziehungen im oberen Werratal (S. 259–285).

²¹ Urkundenbuch Mühlhausen, Nr. 77.

²² Heinz Mettke, Zu einigen Erfurter Texten und Dichtungen im Mittelalter, in: Wiss. Zeitschrift der Friedrich-Schiller-Universität, 34 (Jena 1985), S. 79; Matthias Werner, Die Anfänge eines Landesbewußtseins in Thüringen, in: Michael Gockel (Hg.), Aspekte thüringisch-hessischer Geschichte, Marburg/Lahn 1992, S. 81.

²³ Weiter vgl. Willy Flach, Entwicklung, Stand und Aufgaben der landesgeschichtl. Forschung in Thüringen, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 92 (1956), S. 90–141; Hans Patze, Landesgeschichtsschreibung in Thüringen, in: Hans Patze u. Walter Schlesinger (Hg.), Geschichte Thüringens, Bd. 1, Köln u. Graz 1968, S. 1 ff.; Konrad Marwinski, Aus der Geschichte des Vereins für thüringische Geschichte und Altertumskunde, in: Blätter des Vereins für thüringische Geschichte e.V., 1 (1991), S. 6–16; Michael Gockel u. Volker Wahl (Hg.), Thüringische Forschungen. Festschrift für Hans Eberhardt zum 85. Geburtstag, Weimar / Köln / Wien 1993.

reichen Stadt- und Kulturgeschichte Thüringens im hohen Mittelalter.²⁴ Nicht zuletzt für Thüringen gilt: »Das 12. und 13. Jahrhundert ist eine der fruchtbarsten Epochen der inneren deutschen Entwicklung. Ein Leuchten geht aus von dem deutschen Mittelalter ... Städtewesen und Landesfürstentum ... gewannen im deutschen Mittelalter die Grundlagen ihrer Macht.«²⁵

²⁴ Peter Moraw, Walter Heinemeyer u. a., Hessen und Thüringen. Von den Anfängen bis zur Reformation, Ausstellung (Katalog), Marburg / Eisenach 1992; Michael Gockel (Hg.), Aspekte thüringisch-hessischer Geschichte, Marburg/Lahn 1992; Axel Stelzner, Tabellen zur Geschichte Thüringens, in: Thüringen. Blätter zur Landeskunde, hg. von der Landeszentrale für politische Bildung Thüringen, Erfurt 1992; Werner Mägdefrau, Thüringen im hohen Mittelalter = Schriften der Wartburgstiftung Eisenach, Bd. 6, Eisenach 1989.

²⁵ Carl J. Burckhardt, Gestalten und Mächte, S. 392/393.

Gudrun Wittek

Stadtfrieden

Über das Zusammenleben in der hoch- und spätmittelalterlichen deutschen Stadt

Was ist eine Stadt? Was macht eine Stadt aus? Das ist eine oft gestellte, jedoch nie ganz zur Zufriedenheit beantwortete Frage. Die Stadt hat sich bisher nicht zeit- und raumübergreifend definieren lassen. Doch besteht dahingehend Einigkeit, daß sie durch eine mehr oder weniger große Konzentration von Menschen zu kennzeichnen sei. Und diese Konzentration von Menschen verlangt den Frieden.

In den hier zu betrachtenden mittelalterlichen deutschen Städten trat er als im städtischen Bannkreis geltende pax urbana auf, die auch als fride, burgfride oder purchfride bezeichnet wurde. Dieser mittelalterliche Stadtfrieden hat sich von dem vorangegangener und folgender Stadtkulturen deutlich unterschieden. Es kann aber festgestellt werden, daß er eine wesentliche Grundlage heutiger Urbanität ist und somit besonderes Interesse verdient. Heinz Angermeier hat ihn in seinem grundlegenden Werk »Königtum und Landfrieden« als Kommunefrieden bezeichnet, der eine neue bürgerliche Lebensform begründe und eo ipso aus dem Gemeinschaftsleben der Stadt erwachsen sei.¹

Auch der gebildete mittelalterliche Städter hat den Frieden als Voraussetzung des städtischen Lebens überhaupt angesehen. Der in den Diensten des Herzogs von Schlesien stehende Rechtsgelehrte Nikolaus Wurm stellt jedenfalls in seinem 1399 in Liegnitz verfaßten Stadtrechtsbuch fest, daß bei der Gründung einer Stadt als erstes der Friede zu errichten sei. Und er beschreibt genau, wie das geschehen soll. Als erster

¹ Heinz Angermeier, Königtum und Landfrieden im deutschen Spätmittelalter, München 1966, S. 21 ff. Ebenfalls zum Stadtfrieden: Wilhelm Ebel, Der Bürgereid als Geltungsgrund und Gestaltungsprinzip des deutschen mittelalterlichen Stadtrechts (Theodor Mayer zum 75. Geburtstag) Weimar 1958, bes. S. 23, 36 ff., 47 ff., und 55 ff., 139 ff., 203 ff. Evamaria Engel, Die deutsche Stadt des Mittelalters, München 1993, S. 381. Heinrich Gottfried Gengler, Deutsche Stadtrechte des Mittelalters, Neudruck der neuen Ausgabe von Nürnberg 1866, Aalen 1962, S. 36. Ders., Deutsche Stadtrechtsaltertümer, Neudruck der Ausgabe Erlangen 1882, Aalen 1964, S. 269 ff., 436 f. Rudolf His, Das Strafrecht des deutschen Mittelalters. T. 1: Die Verbrechen und ihre Folgen im allgemeinen, Leipzig 1920. Georg Ludwig von Maurer, Geschichte der Städteverfassung in Deutschland in vier Bänden, Bd. 1, Neudruck der Ausgabe Erlangen 1869, Aalen 1962, S. 153 ff., 339 ff. Hans Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter, Weimar 1973, S. 35, 57 ff., 73, 75, 98, 111, 251 ff., 336. Erika Uitz, Zu Friedensbemühungen und Friedensvorstellungen des mittelalterlichen Städtebürgertums. In: Jahrbuch für Geschichte des Feudalismus 12 (1988), S. 27 ff. Luise von Winterfeld, Gottesfrieden und deutsche Stadtverfassung. In: Hansische Geschichtsblätter, 1928, Jg. 52, Bd. 32, S. 8–56. Grundsätzliches zum Frieden der lombardischen Stadt: Gerhard Dilcher, Die Entstehung der lombardischen Stadtkommune (Untersuchungen zur deutschen Staats- und Rechtsgeschichte, NF, Bd. 7) Aalen 1967, bes. S. 27, 36, 38, 64, 86, 123 f., 136, 142, 145–160.

Voraussetzung bedurfte es nach seiner Aussage der Zustimmung und Mitwirkung des Königs. Im feierlichen Ritual reiche dieser als Zeichen der Gewährung des Friedens einem Kaufmann die Hand. Und jener nehme diesen Frieden an, indem er dem König den Handschuh abstreift. Zum Zeichen des erworbenen Friedens werde dann auf dem Markt zur Ehre Gottes und des Heiligen Römischen Reiches, für alle sichtbar, ein Kreuz errichtet, das den St. Petersfrieden symbolisiert. Zugleich werde laut verkündet, daß nunmehr für jeden Tag und jede Woche für jedermann der gemeine Marktfrieden geboten sei.

Das Königtum erscheint als Quelle dieses Friedens, der von den Stadtbewohnern nicht nur als Markt-, Stadt- und Gottesfrieden, sondern auch als *pax imperialis*, also als Reichsfrieden, verstanden worden ist. Die unmittelbare Verbindung mit dem Marktplatz zeigt den vornehmlichen Zweck dieser Privilegierung, nämlich die bürgerliche Erwerbstätigkeit zu schützen. Als die Träger dieses Rechts gelten so auch ganz offensichtlich die Kaufleute, denn ein Kaufmann ist es nach Nikolaus Wurm, der mit dem königlichen Handschuh für die am Markt ansässige Gemeinschaft den Frieden gewinnt.²

Das von Wurm gestaltete Rechtsbild ist im Zusammenhang mit den im Zuge der Ostbewegung gegründeten Städten zu sehen und reflektiert die Anwendung in den Städten des Altsiedellandes ausgebildeter Rechtsgewohnheiten, Rechtsnormen und Rechtserfahrungen. Es vermittelt den Eindruck einer Verbindung von Stadtfrieden und Stadtwirtschaft, ein Zusammenhang, der durch Stadtrechtsbücher, Stadtbücher, Friedbücher, Zuchtordnungen, Zunftordnungen und Privilegien der Städte des Magdeburger Rechts, aber auch anderer Stadtrechtskreise bestätigt wird. Auch die immer wieder auflebenden Auseinandersetzungen zwischen der Bürgerschaft der entwickelten Städte mit dem jeweiligen Stadtherrn um einen besseren Frieden lassen deutlich erkennen, daß es lediglich um die bestmögliche Vermehrung und Sicherung der bürgerlichen Besitzungen und somit um die günstigsten bürgerlichen Erwerbsbedingungen ging. Wurm beschreibt im genannten Beispiel die rechtlichen Anfänge des Stadtfriedens, wie sie sich dem spätmittelalterlichen Rechtsgelehrten darstellten. Friedensempfänger ist der Kaufmann, der, anders kann es nicht sein, für einen rechtsfähigen Verband der Kaufleute steht und somit auch Privilegien übernehmen kann. Damit wird im genannten Rechtsbuch bei der Gründung eines Marktes zumindest die Existenz eines Kaufleuteverbandes vorausgesetzt.

Die Gewährleistung des Friedens auf dem Markt für Anwohner und Besucher sowie der ordnungsgemäße Ablauf des Handels können als eine elementare Voraussetzung für die mittelalterliche Urbanität gelten. Nicht zufällig wird im ersten Artikel

² Hans-Jörg Leuchte, Das Liegnitzer Stadtrechtsbuch des Nikolaus Wurm. Hintergrund, Überlieferung und Edition eines schlesischen Rechtsdenkmals (Quellen und Darstellungen zur schlesischen Geschichte, Bd. 25) Sigmaringen 1990, S. 23.

des ersten Straßburger Stadtrechts betont, daß jedermann, er sei Einwohner oder Fremder, in der Stadt nicht nur während der Marktzeiten, sondern »immerdar« Frieden genieße. Die Aufrichtung des Friedens am Markttort bot allerdings allein noch keine ausreichende Gewähr für die Entstehung und Entwicklung eines Marktes bzw. die Entstehung und Entwicklung einer Stadt. Die Chancen wuchsen in dem Maße, wie es gelang, den Markt und die mit ihm verbundenen Einwohner mit weiteren Privilegien auszustatten. Dazu gehörte in der städtischen Frühzeit der königlich garantierte Frieden beim Kommen und Gehen, für den wir in den Quellen die Bezeichnung »*pax in veniendo et in redeundo*« finden. Ein solches Privileg stellt Konrad II. 1035 dem Erzbischof von Bremen aus, der so als Marktherr über Zinsen, Zölle u. a. Einnahmen in den Genuß der wirtschaftlichen Vorteile dieser Regelung gelangt ist. Der König bestimmt, »*ut illic eundo et redeundo habeant pacem*«, und erhöht so die Anziehungskraft des privilegierten Marktes. Ein ähnliches Recht hatte Konrad II. bereits 1030 dem Bischof von Würzburg und 1035 dem Erzbischof von Magdeburg verliehen. Dieses Privileg wurde in die Hand des jeweiligen Marktherrn gelegt. Privilegien erhielten aber auch die an den Markttorten ansässigen Kaufleute. Sie haben sich z. B. für die Befriedung ihrer Person im Reichsmaßstab eingesetzt. So haben die Magdeburger Kaufleute und Einwohner von Otto II. die Erneuerung des bereits von seinem Vater an sie verliehenen Rechts, sich ohne Beeinträchtigung im gesamten Reich bewegen zu können, erhalten. Auch die Halberstädter Kaufleute haben sich erfolgreich um derartige Vergünstigungen bemüht. Sie nutzten den Einfluß ihres Bischofs Burchard II. auf den jungen König Heinrich IV. und erhielten mit Hilfe ihres Marktherrn das als »*ius eundi et redeundi*« zu bezeichnende Recht. Friedrich I. geht in seinem Landfrieden für Franken darüber hinaus, in dem er dem Kaufmann einen immerwährenden Frieden zusichert.

Der Frieden beim Kommen und Gehen wird mit der Ausbildung von Landesherrschaften auch durch den Landesherrn gewährt. Jedenfalls stellt der Landgraf Albrecht von Thüringen 1283 für den Eisenacher Jahrmarkt eine solche Zusicherung aus. Im Zusammenhang mit der Entstehung des Stadtfriedens ist hervorzuheben, daß die Kaufleute die Sicherheit ihrer Person nicht nur im Markt oder in der Stadt, sondern auch im Reich garantiert bekommen haben, d. h. sie sind in den Genuß der »*pax et securitas itineris*« und der »*pax urbis*«, d. h. also des Geleitfriedens sowie des Stadtfriedens gelangt.

Besondere Beachtung verdienen die Bischöfe und andere Große als den Handel fördernde ansässige Marktherren. Sie haben offensichtlich ein großes Eigeninteresse am Aufblühen des Handels gehabt. Aus dem den Kaufleuten gewährten Schutz haben sie Einnahmen gezogen, wie z. B. den Zins, den die Halberstädter Kaufleute für ihre händlerische Tätigkeit an den Halberstädter Bischof zu entrichten hatten. Der vom Marktherrn gewährte Schutz beginnt mit der Vergabe von Bodenanteilen zur Ansiedlung der Marktbewohner. Die Hinweise für die Einweisung von Zuzüglern sind zahl-

reich. Hier sei auf die Halberstädter Kaufleute aufmerksam gemacht, die möglicherweise schon Ende des 10. Jahrhunderts im Besitz von Wiesen waren. Dieser Wiesenbesitz wird ihnen zwischen 1036 und 1059 von Bischof Burchard I. erneut bestätigt. Gleichzeitig werden ihre Besitz- und Nutzungsrechte erweitert. Eine Friedewirkung ging auch von den ekkehardinischen Markgrafen aus, die nach der Verlegung des Bistums Zeitz nach Naumburg 1033 gezielt die Kaufleute von Kleinjena (bis Freyburg) nach Naumburg umsiedelten. Von Konrad von Zähringen ist bekannt, daß er an zuziehende Kaufleute Hofstätten von 100 × 50 Fuß gegen Zahlung von 1 Schilling zur Leihe vergab. Die Kaufleute sollten auf diesem Grundstück ein Wohnhaus als ihr Eigentum errichten.

Der Anreiz zur Ansiedlung wurde durch die Aufnahme der neu Zugezogenen in das am Ort bereits geltende Recht gegeben, das eine Verbesserung des sozialen Status verhielt. Denn bereits für das 11. Jahrhundert gelten zumindest für die Kaufleute vom Umland abweichende auf Handel und Handwerk zugeschnittene Rechtsnormen. Die Quedlinburger Kaufleute lebten schon im 11. Jahrhundert wie die von Goslar und Magdeburg nach einer besonderen »lex et iustitia«. Die Halberstädter dürften in dieser Zeit ihre »iura et statuta civilia« erworben haben. Demgegenüber hat Karl Bosl in Regensburg für das Jahr 1083/1084 ein »urbanorum ius« festgestellt, das er als Bürgerrecht kennzeichnet. Dieses urbanorum ius gewährte wie die städtischen Rechte des mitteldeutschen Raumes den Zuzüglern bessere Aufstiegsmöglichkeiten als auf dem flachen Lande. Es führte in Verbindung mit dem Ministerialen- und Zensualenrecht in das lockerere Abhängigkeitsverhältnis der Zensualität, das den Weg in die persönliche Freiheit öffnete. Mit dem Eintritt in das Bürgerrecht erfolgte die Herauslösung aus dem Hofrecht und die Unterstellung unter das Stadtgericht.³ Damit war der Vorteil der allmählichen Befreiung von allen aus der Leibeigenschaft herrührenden Lasten und Pflichten und die Chance des sozialen Aufstiegs verbunden. Diese Möglichkeit wurde z. B. vom Regensburger Kloster St. Emmeram geboten, das sich mit dieser Siedlungspolitik gegen die Konkurrenz von Bischof und König zu behaupten suchte.

Unter den kurz dargestellten frühen, herrschaftlich geprägten Friedensordnungen waren von Anfang an kaufmännisch-gewerblich bestimmte Friedensvorstellungen vorhanden oder wurden ausgebildet. Ansätze finden wir spätestens von dem Zeitpunkt an, wo eine Privilegierung der Kaufleute erfolgt. Einmal ist eine solche Privilegierung mit den Kaufleuten als Urkundenempfänger erst mit dem Vorhandensein einer wie auch immer gearteten Organisation möglich. Zum anderen lassen die Privilegierungsinhalte eine Initiative und eine beratende Einflußnahme der Kaufmanns- oder der Einwohnerverbände bzw. ihrer führenden Vertreter oder Organe erkennen,

³ Karl Bosl, Die Sozialstruktur der mittelalterlichen Residenz- und Fernhandelsstadt Regensburg. Die Entwicklung ihres Bürgertums vom 9. bis 14. Jahrhundert (Bayerische Akademie der Wissenschaften, Phil.-hist. Kl. Abhandlungen, NF, Heft 63) München 1966, S. 36ff.

zumindest aber vermuten. Die Inhalte beziehen sich auf Eigentums- und Nutzungsrechte, Zollbefreiungen, Handelserleichterungen, Freizügigkeit und die Ordnung des Marktverkehrs, beseitigen also besonders drückende Lasten oder Handel und Gewerbe beeinträchtigende Hindernisse. Insofern leisteten die ansässigen Organisationen der Kaufleute und Handwerker von Anfang an ihren Beitrag zur Gestaltung des von der feudalen Herrschaft schriftlich fixierten Friedens.

Über eine frühe Kaufleuteordnung berichtet Thietmar von Merseburg an der Wende vom 10. zum 11. Jahrhundert. Während seines Aufenthaltes in Magdeburg hat er beobachtet, daß die dortigen Kaufleute eine Kirche hatten, zu deren Bewachung Wächter aufgestellt sind, die bei Gefahr »die Besten der Stadt« herbeirufen. Der Schutz der Kirche, die den Kaufleuten mit großer Wahrscheinlichkeit auch als Lagerraum für Waren gedient hat, wird also durch konkrete Beauftragte gewährleistet. Deutlicher als an diesem Beispiel sind Friedensvorstellungen und -normen für die frühe Geschichte der Stadt Halberstadt belegt. 1105 verleiht Bischof Friedrich den Marktbewohnern dieses Ortes ein Privileg, das Einblicke in die dortige Friedenspraxis gewährt. Die Urkunde liefert den Beweis für das Vorhandensein der rechtlichen Voraussetzungen der Friedenswahrung auf dem Halberstädter Markt.

Die Marktbewohner besitzen seit langem »jura et statuta civilia«, deren Gültigkeit Bischof Friedrich durch schriftliche Bestätigung bekräftigt. Bei den »jura et statuta civilia« muß es sich um die obengenannten unter den Bischöfen Burchard I. und Burchard II. den Kaufleuten verliehenen Privilegien handeln. Das hohe Alter des Halberstädter Kaufleuteverbandes macht es wahrscheinlich, daß auf diese Weise außerdem auch von den Kaufleuten gewillkürtes Recht bezeichnet wird. Wir erfahren weiter, daß die Marktbewohner polizeiliche Funktionen ausüben. Sie kontrollieren den Fleischverkauf und nehmen die Aufsicht über die Maße und Gewichte wahr.

Mit dem »burmal« wird die Bürgerversammlung erwähnt, die in Halberstadt im 14. Jahrhundert als »burding«, in anderen Städten als »bursprake« bezeichnet wird. Sie war das Gremium, von dem Ordnungen und Regeln, polizeiliche Bestimmungen zur Erhaltung des Marktfriedens beschlossen und von den Teilnehmern beieidet worden sind. Die versammelten Bürger setzten Recht, legten Strafen fest und vollstreckten sie auch. Bischof Friedrich erkannte 1105 die Vollversammlung der Marktbewohner und ihre Befugnisse an. Darüber hinaus bevollmächtigte er die Einwohner, als Gesamtheit oder über beauftragte Personen selbst über Streitigkeiten bei Kauf und Verkauf zu befinden. Diese Funktion ist sicher von den Burmeistern als den Gemeindeorganen wahrgenommen worden. Mit dem Privilegierungsakt erkennt der Stadtherr die privilegialen und die aus kaufmännisch-bürgerlicher Wurzel stammenden Rechte sowie die Gemeindeorgane an. Er gewährte damit den Marktbewohnern eine beträchtliche Mitwirkung an der Wahrung des Marktfriedens. Die Wahrnehmung so ausgeprägter Funktionen zur Regelung des inneren Friedens war durch die Verschmelzung der Marktbewohner zur Marktgemeinde möglich geworden.

Die Ausweitung der von Kaufleuten erworbenen Rechte auf die übrigen Gemeindemitglieder und die Wahrnehmung von Friedensfunktionen durch Gemeindeorgane ist auch in anderen Städten zu beobachten. Aus einem 1134 von Kaiser Lothar III. für Quedlinburg ausgestellten Privileg wissen wir z. B., daß die in den Händen der Kaufleute liegende Lebensmittelgerichtsbarkeit ebenso wie in Goslar und Magdeburg an die Bürger übergeht.

Die Marktgerichtsbarkeit, eine Friedensfunktion, über die die Einwohner Einfluß auf die Qualität der Waren, die Genauigkeit von Maß und Gewicht und die Beilegung aus dem Handel erwachsender Konflikte unter den Bürgern, aber auch zwischen Bürgern und Auswärtigen erhielten, wurde sehr wichtig genommen. Das zeigt sich, als König Heinrich V. den Halberstädter Bischof Friedrich abgesetzt und an seiner Stelle Reinhard zum Bischof gemacht hat. Im Ergebnis dieser politischen Veränderung ist der Einfluß der Marktbewohner zurückgegangen. Die Marktgerichtsbarkeit wird von jetzt an zum Streitobjekt zwischen Bürgergemeinde und Bischof. Das wird an der Tatsache ersichtlich, daß der bischöfliche Schultheiß zum Nachteil der Bürger sehr an Einfluß gewinnt. Er hat sich mit großer Wahrscheinlichkeit auf Kosten der Gemeindeorgane marktrichterliche Befugnisse angeeignet. Erst die Schwurgemeinschaft der Halberstädter Bürger von 1153 hat seine Positionen deutlich untergraben. Auch in Quedlinburg verliert der herrschaftliche Amtsträger, hier der »iudex«, die Mitwirkung an der Marktgerichtsbarkeit, wird allerdings dafür entschädigt.

In Magdeburg versuchen die Bürger auf anderem Wege Einfluß auf die Marktgerichtsbarkeit und den Marktfrieden zu bekommen. Angehörige der städtischen Oberschicht, Fernkaufleute und mit Aufgaben der Verwaltung und Gerichtsbarkeit beauftragte Ministeriale, stellen sich auf die Seite des Schultheißen Siegfried, der mit großem Einsatz um die Verwandlung seines Amtes in ein erbliches Lehen kämpft. Während in Halberstadt die Schultheißen nach und nach durch die Stadtgemeinde entmachtet werden, können sie in Magdeburg im Widerstand gegen den Bischof ihre Abhängigkeit vom Stadtherrn lockern und sich der städtischen Oberschicht anschließen. Auf dieser Grundlage erkämpfte der Schultheiß Siegfried zunächst die Anerkennung seines Amtes auf Lebenszeit, spätestens Anfang des 13. Jahrhunderts wurde es zum erblichen Lehen.

Auch in Augsburg wird dieses unmittelbar mit den Belangen der Bürgerschaft befaßte Amt zum Mittelpunkt bürgerlichen Interesses. Nach dem Stadtrecht von 1156 wird der Bischof über die Bitte der Ministerialen, der Bürger und der gesamten Einwohnerschaft bewegt, nur einen »praefectus urbis« bzw. Burggrafen einzusetzen. Dieser dem Schultheißen vergleichbare Beamte nahm wichtige Friedensaufgaben wahr. Er hatte den Befehl über die Bürgerwehr, übte die Gewerbepolizei und die Marktaufsicht aus, sprach im Niedergericht Recht und wies in rechtmäßig erworbenes Eigentum ein. Vorher hatten zwei Amtsträger diese Funktionen wahrgenommen und damit vermutlich Mißbrauch betrieben.

Die Beispiele von Magdeburg, Halberstadt, Quedlinburg und Augsburg machen auf die große Bedeutung dieser Amtsträger im städtischen Leben aufmerksam. Die Schultheißen haben offensichtlich, solange sie eng an die Bischöfe gebundene Ministeriale waren, die bürgerlichen Interessen nur ungenügend berücksichtigt. Aus diesem Grunde suchte auch die Braunschweiger Bürgerschaft unter dem herzoglichen Stadtvogt, der in seinen Funktionen dem Schultheißen gleichzusetzen ist und auch für Grundstücksgeschäfte, Ehe-, Erb- und Strafrechtssachen zuständig war, eigene Gemeindeorgane auszubilden. Seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts schränkt sie ähnlich, wie es in Halberstadt und Quedlinburg erfolgte, mit Hilfe der konkurrierenden Gerichtsbarkeit seine Befugnisse ein und erwarb schließlich 1227 gegen die Zahlung eines Jahreszinses die Vogtei. Von jetzt ab setzten die Bürger den Vogt selbst ein und begannen damit, sich auf dem Gebiet der Rechtssprechung und Verwaltung aus der stadtherrlichen Bevormundung zu lösen.

Auch in Halberstadt gelingt die verstärkte Einflußnahme auf die Gerichtsbarkeit, indem der iudex, der Richter, der seit 1226 anstelle des Schultheißen in den Quellen erscheint, von den Bürgern aus ihren Reihen gewählt und vom Bischof lediglich bestätigt wird. Das Bemühen, gerade die unmittelbar mit der Regelung des Marktverkehrs, des Handels und der bürgerlichen Vermögensbildung verbundenen Funktionen unter bürgerlichen Einfluß zu bringen, zeichnet sich auch am Beispiel Regensburg ab. Der dortige Hansgraf, der zunächst mit der Regelung von Streitigkeiten mit fremden Kaufleuten und der Vertretung seiner Landsleute vor fremden Gerichten beauftragt ist, gewinnt zunehmend Einfluß auf die Marktpolizei, die Gerichtsbarkeit in Handels- und Gewerbeangelegenheiten. Das Privileg Philipps von Schwaben vom 9. März 1207 für die Stadtgemeinde von Regensburg erlaubt den Bürgern mit der freien Wahl des Hansgrafen die volle Einflußnahme auf dieses Amt. Sie zeigt sich in der Tatsache, daß der Hansgraf in seiner Tätigkeit auf die Zustimmung der Bürger angewiesen ist.

Das Bemühen, eigene Regeln des Zusammenlebens auszuprägen, ihre Einhaltung zu kontrollieren und ihre Verletzung zu ahnden, kann für die Ausbildung stadtbürgerlicher Friedensvorstellungen und einer stadtbürgerlichen Friedenspraxis nicht hoch genug bewertet werden. Diese Entwicklung erreichte mit den Schwurgemeinschaften eine neue Qualität. Diese Schwurgemeinschaften sind Friedensgemeinschaften und werden dementsprechend »coniuratio communis«, »communitas pax«, »amicitia« usw. bezeichnet. In ihnen ist unter der Führung der Fernkaufleute die gesamte Einwohnerschaft zusammengeschlossen. Jeder Teilnehmer verpflichtet sich durch Eid, die gemeinsam beschlossenen Normen und Regeln einzuhalten und unterwirft sich damit der bei Bruch der Rechtsregel fälligen Strafe. Die »coniurationes« waren zugleich Kampfgemeinschaften. Allein schon dadurch, daß sie Recht setzten und für sich die Ahndung seiner Verletzung, also die Friedenswahrung, beanspruchten, traten sie in Konkurrenz zur stadtherrlichen Gerichtsbarkeit. Dabei können sich ihre Strafen zunächst nur auf Bereiche erstrecken, die in Bürgerhand waren. Dazu gehörte das auf

stadtherrlichem Grund erbaute, als Eigentum des Bürgers geltende Haus. Über die Selbstbindung in der »coniuratio« unterwarf sich jeder Beteiligte der Festlegung, im Fall bestimmter Vergehen mit der Zerstörung seines Hauses bestraft zu werden. Diese Strafe wird z. B. von der gegen den Magdeburger Erzbischof Norbert von Xanten gerichteten »coniuratio« der Magdeburger Bürger beschlossen.

Die Hauszerstörung war sehr wirkungsvoll. Sie kam der Vernichtung der sozialen Existenz des Rechtsbrechers in der Stadt und seinem Ausschluß aus der Gemeinschaft gleich und wurde als letztes Mittel angewandt. Die Hauszerstörung ist eine typische von der Stadtgemeinde und den Bürgergerichten gebrauchte Strafe. Sie wurde bei politischen Vergehen ausgesprochen und drohte in der Magdeburger »coniuratio« jedem, der in der bewaffneten Auseinandersetzung mit Erzbischof Norbert von Xanten an der Sache der Bürger Verrat übt. Die Hauszerstörung wird aber auch gegen denjenigen verhängt, der einem Mitglied der Eidgenossenschaft Schaden tut. Die Ahndung wurde von der Gemeinschaft übernommen. Die Selbsthilfe des einzelnen, seine individuelle Rache, wird somit durch die Friedensgemeinschaft ausgeschaltet. Um die Wirksamkeit dieses Prinzips zu gewährleisten, herrschte Eidzwang. Auch Fremde wurden unter Eid genommen, in Zeiten äußerer Bedrohung auch die Kleriker. Eidunwillige wurden der Stadt verwiesen. Mit dem Eid bekräftigte der Schwörende die Selbstbindung an die beschlossenen Satzungen.

Nach dem Magdeburger Recht wurde die Hauszerstörung z. B. bei Notzucht und Diebstahl angewandt. Nach dem Augsburger Stadtbuch von 1276 soll man das Haus desjenigen, der einen Geächteten beherbergt, »uf die erde slahen«. Hat jemand einen Bürger erschlagen, wird auf das Zeichen der Sturmglocke hin die Hauszerstörung durch alle Bürger vorgenommen. Auch in Regensburg werden laut Philippinum das Haus des Geächteten und das Haus, in dem ein Verbrechen begangen worden war, zerstört. In den beiden letztgenannten Stadtrechtsquellen ist das Recht der Hauszerstörung bereits vom König anerkannt.

Dieses Strafmittel war außerordentlich verbreitet. Wir finden es bei den Städten des flandrisch-französischen Raums, z. B. im Stadtrecht Friedrichs I. 1184 für Cambrai, aber auch in deutschen Städten wie Köln, Freiburg, in Schweizer Städten wie Zürich.⁴ Die Tatsache allein, daß eine Hauszerstörung vorgenommen werden kann, ist Ausdruck von Freiheit. Dieses kommunale Mittel findet nicht nur gegen den eidbrüchigen Schwurgenossen Anwendung. Die Hauszerstörung trifft auch den Feind der Kommune. Die Augsburger Bürger wandten sie 1387 gegen ihren Bischof Burchard von Ellerbach an. Nach gemeinsamem Beschluß zerstörten sie die bischöflichen »müntzschmitten« und Häuser sowie das Haus des Dekans. Die Mühlhäuser und Nordhäuser Bürger stürmten 1256 und 1257 die in ihrer Stadt gelegene Reichsburg

⁴ Ernst Fischer, Die Hauszerstörung als strafrechtliche Maßnahme im deutschen Mittelalter, Stuttgart 1957, S. 99f., 114, 116, 120.

und machten sie dem Erdboden gleich. Die Halberstädter Stadtgemeinde wandte die Hauszerstörung in abgeschwächter Form an, sie brach 1386 die Tore des Hauses des Unterküsters und des Dompfarrers auf, weil beide der Bürgerschaft Schoß und Wehrdienste verweigert hatten.

Das letztgenannte Beispiel deutet es schon an: im Spätmittelalter werden innerhalb der Stadt meist nur noch Teilerstörungen vorgenommen. In Augsburg wird die Hauszerstörung schließlich durch Giebelabtragen und Türpfostenausheben ersetzt. In manchen Städten wird diese Strafe im Spätmittelalter abgeschafft, so 1429 in Luzern. Hinter dieser Entwicklung steht das Interesse, Bürgerhaus und Bürgergut zu erhalten, für die Erben, aber besonders zur Versorgung der Familie des Straffälligen, so z. B. laut Braunschweiger Hagenrecht. Der zunehmende Verzicht auf die Hauszerstörung mag aber auch damit zusammenhängen, daß der städtisch-bürgerlichen Obrigkeit inzwischen andere Rechtsmittel zur Verfügung standen. Rat und Bürgerschaft vermochten z. B. über die Ratsgerichtsbarkeit, mit ihrem inzwischen gewonnenen Einfluß auf die hohe Gerichtsbarkeit, durch den Übergang zu anderen Bürgerstrafen und mit der Ausbildung sie verhängender Rechtsinstanzen Recht zu schaffen. Unter diesem Gesichtspunkt sieht das Eisenacher Stadtrecht das Verbot der Hauszerstörung als Bestandteil der städtischen Freiheit an.

Auf dem Grund und Boden der Stadt bildeten sich also Friedensrechte, deren Anfänge hier kurz gezeigt worden sind. Sie konnten herrschaftlicher und kaufmännisch-genossenschaftlicher, bzw. stadtbürgerlicher Natur sein. Je nach dem Entwicklungsstand der jeweiligen Stadt und nach den stadtherrlichen und bürgerlichen Positionen konnten sehr unterschiedlich angelegte Stadtfrieden entstehen. Ist der Stadtherr im Besitz der wesentlichen Hoheitsrechte, wie der Legislative, Exekutive, Wehr- und Verteidigungshoheit, kennen wir den auf dieser Grundlage von ihm gebannten Frieden, die »pax ordinata«, die wir z. B. im hoch- und spätmittelalterlichen Bamberg antreffen. Der Stadtfriede konnte aber auch als »pax iurata«, als dem Stadtherrn eidlich verpflichtete Einung der Stadtbürger- und Stadtbewohner oder als vom Stadtrat angeführte durch Eid auf die Friedenssatzungen verpflichtete Einung der Bürger zustandekommen. Eine weitere Möglichkeit war die »coniuratio«, das freiwillige Zusammenschwören der Bürger.

Welche Art von Stadtfrieden auch verwirklicht war, er hatte von Anfang an die Aufgabe, das Zusammenleben der Stadtbewohner zu regeln. Das räumliche enge Zusammenleben hat in der dicht bebauten mittelalterlichen Stadt schon früh Probleme aufgeworfen. Ein Grundproblem war die Reinhaltung der die Stadt durchfließenden Gewässer. Nicht selten wurden selbst an kleinen Wasserläufen Aborte angelegt, Schweinekoben unterhalten und Mistplätze stationiert. Der entstandene Unrat wurde gleich in die Gewässer abgelassen und so zu Lasten der Nachbarn entsorgt. Auf den engen Hausgrundstücken oft dicht neben den Brunnen angelegte Aborte, für die wir im mitelniederdeutschen Raum die Bezeichnung Heimlichkeiten antreffen, verseuchten die

Brunnen und belästigten die Nachbarn. In derartigen Angelegenheiten hatten vor allem die Gemeindeorgane im Interesse des Friedens untereinander und zur Verringerung der Seuchengefahr einzuschreiten. Das geschah über die Erarbeitung von Vorschriften, deren Nichtbeachtung über städtische Friedensstrafen geahndet wurde. Die Wahrnehmung derartiger elementarer Grundfunktionen hat die Gemeindeorgane in enge Berührung mit anderen, nicht ihrem Recht unterstehenden Siedlungskomplexen gebracht und im Sinne der Gewährleistung des Gemeinwohls auch diese nichtbürgerlichen Viertel in Fragen der Hygiene und der städtischen Sicherheit ihrer Zuständigkeit unterstellt.

Schwierigkeiten traten auch bei der Reinhaltung und der Instandhaltung der Straßen auf. In vielen mittelalterlichen Städten wurde auch hier zur Bannung der Seuchengefahr und zur Aufrechterhaltung des städtischen Verkehrs für eine regelmäßige Stadtreinigung gesorgt. Die stadtherrlichen Organe haben diese Aufgabe offenbar gern an bürgerliche Instanzen abgetreten, wohl weil diese wirkungsvoller in der Lage waren, diesen Notwendigkeiten mit Autorität nachzukommen. Die Sorge für die Straßen galt als gemeinnützige gottgefällige Tätigkeit. Es war durchaus üblich, mit für diesen Zweck zu verwendenden Spenden für das eigene Seelenheil zu sorgen.

Des regelnden Eingriffs bedurfte es auch bei der Ansiedlung der Gewerbe an für sie geeigneten städtischen Plätzen, z. B. der Gerber wegen ihres hohen Wasserbedarfs an den Wasserläufen, der Mühlen an andere nicht hindernden Stellen, der Schmiede möglichst am Stadtrand, wo Funkenflug und Lärmbelästigung für die Gemeinheit nicht bedrohlich waren. Hospitäler für ansteckende Krankheiten, wie die Siechenhöfe und -häuser fanden sich meist weit außerhalb der Stadtmauern.

Auch die städtischen Bauordnungen hatten dafür zu sorgen, daß die Gemeinschaft und die Nachbarn keinen Schaden nahmen. Vorschriften über zu verwendendes Baumaterial und Prämien für Ziegel- statt Schindel- oder Strohdächer sollten z. B. der Brandgefahr entgegenwirken. Von besonderer Bedeutung war die Sicherung des Trinkwassers durch Bestimmungen zur Reinhaltung der städtischen Brunnen und Gewässer sowie zum Bau von Wasserleitungen.

Großer Wert wurde auf vorbeugende, den täglichen Frieden sichernde Maßnahmen gelegt. Unbegründetes Lärmen war untersagt, genauso wie das Tragen von Waffen, wenngleich ein jeder Bürger im Besitz einer genau vorgeschriebenen militärischen Ausstattung zu sein hatte. Gefährliches Handwerkszeug, wie Äxte, waren für jedermann sichtbar, unbedeckt vor sich her zu tragen. Würfel-, Glücks- und Kartenspiele wurden wegen des damit oft verbundenen Streits bzw. aus religiösen Gründen verboten. Wer im Dunkeln ohne Licht durch die Stadt ging oder verdächtige Kleidung trug, mußte es sich gefallen lassen, von der Stadtwache gegriffen und erst gegen Pfandgabe entlassen zu werden.

Verstöße gegen die hier aufgeführten Sicherheitsvorkehrungen galten als die üblichen Friedbrüche, wurden nicht selten durch besondere Friedgerichte geahndet und

müssen wohl sehr häufig gewesen sein. Als typische Friedensstrafe galt das Festbinden an »Schandpfahl« oder »Friedenssäule« bzw. das an den Pranger Stellen.

Besondere Vorsorge erforderten hohe Fest- und Feiertage, Messen, Reichstage, Märkte, städtische Turniere, hohe Herrenbesuche. Für den Fall großer Menschenansammlungen und des gern bewaffnet auftretenden Adels galten besondere Bestimmungen, zu deren Durchsetzung die Räte nicht selten ihrer ganzen Autorität bedurften. Mußten sie diese Bestimmungen doch auch gegenüber dem versammelten Adel oder gegenüber dem nicht dem Stadtrecht unterstehenden Klerus geltend machen. Viele Städte hatten zur Regulierung des Verkehrs und zur Vermeidung von Unruhen Ketten, mit denen bei Bedarf ganze Straßenzüge und Viertel verschlossen werden konnten. Dieser Fall trat vor allem ein, wenn herrschaftlicher Besuch in der Stadt weilte.

Nicht unwesentlich waren auch die Satzungen zur Gewährleistung der Verteidigungsbereitschaft der mittelalterlichen Stadt. Die Stadtrechte kennen hier wesentliche Sicherheitsbestimmungen, wie z. B. die Einhaltung des für die Verteidiger notwendigen freien Raumes zwischen der Stadtmauer und den Hausgrundstücken, die Verpflichtung zu Mauerbau, Wach- und Verteidigungsdiensten, Vorschriften zur Gewährleistung des Heerfriedens usw. Die städtischen Friedensstatuten und Willküren regelten auch den Schutz des Eigentums, die Steuer- und Zinszahlungen, die Art und Weise der Abwicklung des Handels, z. B. die Zulassung einer nichtzünftigen, auch auswärtigen Konkurrenz vor allem beim Lebensmittelverkauf. Sie verfügten Preise, Maße und Gewichte, ordneten Ehe- und Familienangelegenheiten, die Behandlung des Gesindes, forderten Gehorsam gegenüber der Obrigkeit und bekämpften Gotteslästerungen und die Kriminalität. Letzterer beugten sie z. B. durch regelmäßige Stadtauskehr, der Ausweisung des Gelichters, vor. Zu den Friedensfunktionen gehörte es auch, eine Befriedung der Gärten und Grundstücke durch Gatter und Zäune zu verlangen als Markierung des Eigentums und als Voraussetzung zur strafrechtlichen Verfolgung von Übergriffen. Innerhalb der Stadt wurde als Befriedung eines Anwesens oder der Wohnstätte die Haustür, die Schwelle, die Umzäunung des Hofes, das Hoftor anerkannt. Mit dieser Begrenzung wurde der Geltungsbereich des Hausfriedens genau abgesteckt. Seine Verletzung hat als besonders grobes Delikt gegolten. Der Hausfrieden mit seinem genau gekennzeichneten jeweiligen Geltungsbereich sorgte wesentlich für die räumliche Befriedung innerhalb der Stadt, gerade, weil die Hausgrundstücke oft recht klein und die Straßen eng, verwinkelt und dicht bewohnt waren.

Sicherheitsvorkehrungen jeder Art waren notwendig, einmal zur Verringerung der gegenseitigen Belästigung, besonders aber wegen der innerhalb der Stadt herrschenden vielfältigen sozialen, ständischen, politischen und generationsbedingten Unterschiede und Gegensätze. Dennoch – trotz des beträchtlichen in der Stadt vorhandenen und hier nur ganz kurz bezeichneten Konfliktpotentials – Privatrache, jegliche Fehde oder gewaltsame Selbsthilfe, die Notwehr ausgenommen, war innerhalb der

Stadt verboten, jede wilde Exekution war ausgeschaltet. Es herrschte ein durchgehender meist bürgerlich geprägter Rechtsfrieden, ein Rechtsfrieden, dem es vor allem um die Sicherung und Förderung von Handel und Handwerk ging, die Wahrung des Besitzes inbegriffen, die in der täglichen Friedenspraxis im Rahmen der freiwilligen Gerichtsbarkeit einen außerordentlich hohen Stellenwert gewinnt. Nicht zufällig kommt in Eigentums- und Besitzrechte regelnden Quellen das Wort »frieden« am häufigsten vor. Es läßt ahnen, wie wichtig dem Bürger die Sicherung seines Eigentums war. Er war offensichtlich gern bereit, dafür eine »Friedensbuße« oder einen »Friedensschilling« zu entrichten und seinen Grund- und Hausbesitz durch Eintragung in das Stadt- oder Friedensbuch beurkunden zu lassen.

Die Stadt gilt im Mittelalter gemeinhin als der friedlichste und sicherste Ort mit dem wohl vollkommensten verwirklichten Frieden. Das Ziel der handeltreibenden Bürgerschaft war ganz offensichtlich der totale Frieden, das Bestreben, durch Ruhe, Ordnung, Sicherheit innerhalb der Stadt die Hände ganz frei zu haben für die gewerbliche Tätigkeit und andere innerstädtischen Angelegenheiten. Ob Reichsfrieden, Landfrieden, Dorffrieden – der Stadtfrieden geht in seiner Ordnung und in seinen Bestimmungen weit über sie hinaus. Und er hat eine wirksame Exekutive, die in Verbindung mit dem Bürgerrecht, Stadtrecht, Handelsrecht, Verwaltungsrecht, Erbrecht, Gastrecht und Friedensrecht die Friedlosigkeit ausschaltet.

So vollkommen dieser Frieden vielleicht erscheinen mag, in Wahrheit war er ständig aufs höchste bedroht. Davon zeugen die ausgeprägten Verteidigungsanlagen, von denen die städtischen Gemeinwesen umgeben waren. Feste Stadtmauern, wehrhafte Türme, starke Tore, Zugbrücken, Wälle, Gräben und andere Sicherungen bewahrten den unmittelbaren städtischen Raum. Dazu kamen in vielen Fällen noch Landwehren und andere das weitere Umland verteidigende Bauten und Anlagen. Erinnert sei an dieser Stelle nur an die in der Feldmark stationierten Warten. Städte wie Braunschweig und Erfurt sicherten ihr Territorium und die wichtigsten Handelsstraßen durch Burgen und andere Wehrbauten. Das außerhalb der Mauern aufgebaute städtische Verteidigungsnetz, das noch zusätzlich durch Bündnisabkommen, Öffnungsrechte und Milizen verstärkt wurde, hat dem hinter den schützenden Stadtmauern lebenden und arbeitenden Bürger die äußere Bedrohung vermutlich geringer erscheinen lassen, als sie war und den Eindruck relativer äußerer Sicherheit vermittelt.

Die oft im Auftrag des Rates schreibenden Chronisten haben jedenfalls in den inneren Feinden die größere Gefahr für das städtische Gemeinwesen gesehen. Die inneren Schwierigkeiten müssen beträchtlich gewesen sein, denn die Chronisten verweisen immer wieder auf die Interessengemeinschaft der Stadtbewohner, besonders aber fordern sie auf zur Bewahrung der »eyntrechtigkeit« der Bürger und unterstreichen die Gefahren, die von »gwerre sive discordie«, Krieg und Zwietracht, ausgehen. Friede untereinander zu halten, bedeutet, so bemerken sie stets aufs neue, zum Besten, zur Ehre und zum Nutzen der Stadt zu wirken. Der innere Frieden erscheint als grundle-

gende Voraussetzung für urbanen Reichtum und städtische Macht. So betont der Kölner Chronist Gottfried Hagen: »Wo sich Städtevolk getreulich / hält zusammen, da wird Ehre reiche / aber wenn es läßt sich scheiden / das rächet sich an arm und reich, an beiden.«⁵

Diese Überzeugung äußert auch der seit 1468 als Mitglied des sitzenden Rates und von 1471 bis 1474 als 1. Ratsmeister wirkende Hallenser Pfänner Markus Spittendorf in seinen Denkwürdigkeiten. Vom Führer der innerstädtischen Opposition, dem Schuster Jacob Weissack, der offen und gewaltsam gegen die Vorrechte der Pfänner vorging, sagt er, er sei ein »grober, unwissender, unvernünftiger, verwegener, dummkühner Mann«, der mit seinem Aufruhr bewirken werde, daß die Stadt Halle und ihre Bürger »werden um Ehre, Freiheit und Privilegien gebracht, ohne allen Krieg und ohne Grund, jedoch wider Gott, Ehre, Gleich und Recht«⁶ womit er die Vernichtung der Stadt Halle von innen her anspricht. In der Tat haben Jacob Weissack und seine Anhänger dem Magdeburger Erzbischof Ernst von Sachsen, der zuvor Quedlinburg und nach seinem Sieg über Halle auch Halberstadt unterworfen hat, 1478 die Stadttore geöffnet. Erzbischof Ernst hat so die alte Salzstadt spielend leicht in seine Hand bekommen. Der schnell aufgebotene bürgerliche Widerstand blieb ohne die schützenden Stadtmauern wirkungslos und wurde schnell erstickt. Die innerstädtische Opposition hatte genau wie ihre Widersacher innerhalb der Stadt das Nachsehen. Ungeachtet der bürgerlichen Petitionen bemächtigte sich der Erzbischof als erstes der hallischen Rechte und Privilegien und ließ sie verbrennen. Außerdem ließ er als wohl größtes Zeichen der Demütigung und Unterwerfung der Stadt ein Stadttor niederreißen und an seiner Stelle als Residenz und Zwingburg sein Schloß Moritzburg errichten. Die Ehre der Hallenser traf er demonstrativ, indem er den Roland, das Symbol der städtischen Freiheit, schändete.

Ein Dreivierteljahrzehnt vorher hatten die Magdeburger im Zusammenhang mit dem Münzaufstand von 1402/1403 ähnliche Erfahrungen gemacht. Ihnen war es allerdings noch gelungen, ihren Stadtherrn, den Erzbischof Albrecht von Querfurt, im Zaume zu halten. Dennoch stellt ein Chronist der Magdeburger Schöppenchronik fest »Aus all dem sollt ihr, liebe Bürger, erkennen, daß man solche Vorgänge, aus denen dieser Stadt nur Schaden entstehen kann, vermeiden muß! Denkt daran, daß ihr stets eine redliche und energische Stadtregierung habt, daß man dem gemeinen Volk den Willen nicht zu sehr läßt, wie es damals geschehen ist. Man soll es in strenger Zucht und Unterdrückung halten, denn zwischen den Reichen und den Armen hat es

⁵ Übersetzt nach: Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert. Bd. 12, Köln, Bd. 1, fotomech. Nachdruck der 1. Aufl. Leipzig 1875, Stuttgart 1968, S. 54, Verse 1132–1135.

⁶ Übersetzt nach: Denkwürdigkeiten des Hallischen Rathsheisters Spittendorf, bearb. v. Julius Opel (Geschichtsquellen der Provinz Sachsen, Bd. 11) Halle 1880, S. 299, 344.

schon immer Haß gegeben, da die Armen alle hassen, die etwas besitzen...«⁷ So die herrschende Meinung. Die innerstädtische Opposition wußte weiteres hinzuzufügen. Derartige Aufstände haben unbestritten für die betroffene Stadt gewaltige Gefahren heraufbeschworen, haben allerdings meistens nicht den Verlust der Stadtfreiheit zur Folge gehabt, wie es in der Stadt Halle der Fall war. Innerstädtische Kämpfe haben nicht selten eine Korrektur der städtischen Innen- und Außenpolitik bewirkt und vor allem zur Demokratisierung des Stadtreiments beigetragen. Die Ratsherrschaft wurde anschließend meist von sozial breiteren Schultern getragen und sofern auch in ihren Entscheidungen und Handlungen nach innen und außen stabilisiert.

Die Hauptbedrohung für die Bürgerschaft ging vom Stadtherrn und anderen herrschaftlichen Gegnern aus, die im Zusammenhang mit dem Verlust der inneren Einigkeit zur schier unüberwindlichen Gefahr wurden. Bis weit ins 14. und 15. Jahrhundert hinein hat die Bürgerschaft gegen diesen Gegner oft siegreich bestanden und mit ihm immer wieder neue Friedensvereinbarungen und Friedensschlüsse getroffen, die kleine Teilfragen bzw. einzelne Rechte betrafen, grundsätzliche Fragen wie die Besteuerung des Klerus durch die Bürgerschaft zum Gegenstand hatten oder zu stadtübergreifenden Verträgen führten, wie der Friedensschluß zwischen der Stadt Magdeburg und dem Erzbischof Ernst von Sachsen vom 21. Januar 1497.

Es kann als Selbstverständlichkeit gelten, daß das Gesicht der kerneuropäischen Stadt, wie auch immer sie angelegt und entstanden ist, im Mittelalter vor allem durch das mit der Warenproduktion und dem Handel verbundene Stadtbürgertum geprägt war. Über dieser Beobachtung darf aber nicht vergessen werden, daß in der mittelalterlichen Stadt etliche, das Stadtbürgertum zahlenmäßig übertreffende Personengruppen lebten und wirkten, die nicht unmittelbar mit Handwerk und Handel verbunden waren. Zu diesen Personengruppen, meist Nichtbürgern, gehörten die Juden, die Kleriker, Adlige, Ministeriale, die städtischen Unterschichten. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß keine Stadt gänzlich von herrschaftlichen Verpflichtungen und Leistungen frei war und somit zahlreiche stadtherrliche Einflüsse in das Gemeinwesen hineinwirkten, sich aber auch kaum eine Stadt in völliger Knechtschaft befand und so ohne eigene Friedensinstanzen gewesen wäre. Die Stadtherren waren der König, das Reich, ein anderer weltlicher Großer oder aber ein Erzbischof, Bischof bzw. ein anderer hoher geistlicher Herr.

In jedem Fall dürfte es daher nicht zulässig sein, den Stadtfrieden, obwohl er vorrangig den Belangen von Handwerk und Handel Rechnung zu tragen scheint, gänzlich mit Bürgerfrieden gleichzusetzen, zumal die Städte meistens auch der Ort großer Herrschaftssitze gewesen sind. Beim innerhalb des Mauerrings geltenden Frieden dürfte es sich in vielen Fällen um einen Kompromiß zwischen dem von der Bürger-

schaft und ihren Führungsorganen auf der einen und dem vom Stadtherrn auf der anderen Seite geforderten bzw. vertretenen Frieden gehandelt haben.

Dieser Kompromiß mußte angesichts der sehr verschiedenen Wirtschafts- und Sozialstruktur, der jeweils recht unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten und anderen in der Praxis sehr vielfältigen Abweichungen von Stadt zu Stadt ganz unterschiedlich ausfallen. Auch ist durchaus noch ungeklärt, wie dieser Frieden sich über die Jahrzehnte und Jahrhunderte konstituiert hat und was er in seinem Wesen eigentlich darstellt. Die genaue Untersuchung der Stadtfrieden und ihr Vergleich steht noch aus.

Noch unbekannter dürfte sein, wie der Stadtfrieden auf das umliegende Land gewirkt hat, welche Rolle er innerhalb der kommunalen Bündnisse gespielt und wie er das Denken und Handeln der unter ihm Lebenden bestimmt und beeinflußt hat.⁸

So viel aber steht fest, der Stadtfriede »urbana pax«, »burgfride« oder »purchfride«, gilt innerhalb des städtischen Friedkreises, für den wir die Bezeichnungen »civitatis termini«, »wipilde« und »burgban« finden. Als Umgrenzung kann der Mauerring angenommen werden. Stadtfrieden wirkte aber auch über den Mauerring hinaus im Bereich der durch Friedenssteine begrenzten Bannmeile. Innerhalb der Stadt gilt der »gemeine friden«, in den alle Einwohner, aber auch die Fremden einbezogen sind.

Wer der Herr über die Stadttore und die Stadtmauern war, war – grob gesehen – auch der Herr über den Stadtfrieden. Dieser Frieden überröhlte eine große Zahl anderer an Örtlichkeiten haftenden Frieden, die ganz deutlich den Einfluß und die Rechte des Stadtherrn und in der Stadt ansässiger nichtbürgerlicher Gruppen spiegeln. Sonderrechte des Stadtherrn können sich z. B. in seinem separat für die Münze gewährten Frieden zeigen. Die des Klerus werden sichtbar am gehobenen Frieden der Gotteshäuser, Kirchen, Kapellen, Friedhöfe und geistlichen Immunitäten, die die Kleriker gegenüber der übrigen Stadtbevölkerung, auch gegenüber der Bürgerschaft deutlich und für die Stadtwirtschaft äußerst schmerzhaft privilegierten. Der Rat dokumentiert seine obrigkeitliche Rolle im erhöhten Frieden des »domus civium«, des Rathauses. Wie ausgeprägt die Personenrechte des einzelnen Stadtbewohners, besonders des Bürgers, waren, verdeutlicht der von Stadt zu Stadt in seinen Befugnissen verschiedene Hausfrieden. Zum Vorteil des Kaufmanns gilt der Marktfrieden. Den wohl ge-

⁸ Einen interessanten Untersuchungsansatz bietet: Volker Henn, Innerhansische Kommunikations- und Raumstrukturen. Umriss einer neuen Forschungsaufgabe? In: Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse, hrsg. v. Stuart Jenks und Michael North, Köln Weimar Wien 1993, S. 255–268. Stuart Jenks, Friedensvorstellungen der Hansestädte (1356–1474). In: Träger und Instrumentarien des Friedens im hohen und späten Mittelalter, Protokollband der Reichenautagungen vom 1.–4. Okt. 1991 und vom 19.–22. März 1992, hrsg. v. Johannes Fried, T. 2, S. 24 f. Weiterführen können auch Stadtrouten, dazu: Evamaria Engel, Frieden im Mittelalter – Utopie? Illusion? Referat zu: »Ein klag des frydens«. Friedensidee in Mittelalter und früher Neuzeit. Offene Tagung der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Stuttgart-Hohenheim 21.–23. Januar 1994.

⁷ Magdeburger Schöffenchronik. In: Ritter, Bürger und Scholaren. Aus Stadtchroniken und Autobiographien des 13. bis 16. Jahrhunderts, Berlin 1980, S. 92.

ringsten Frieden innerhalb der Stadtmauern genossen öffentliche Straßen und Plätze sowie die Schenken, Tavernen und »leichten Häuser«, solange der Rat nicht – zusätzlichen Frieden gebietend – einschritt.

Einen geringen Frieden hatten auch die Viertel der Juden. Diese Einwohner befanden sich als Nichtchristen genau genommen außerhalb der »pax christiana«, der mittelalterlichen abendländischen Friedensordnung. In ihrer Eigenschaft als Kammerknechte standen die Juden aber unter königlichem Schutz, der im Spätmittelalter zum großen Teil durch den örtlichen Herrn, aber auch durch die Stadträte gewährt wurde. Für den Erwerb der Schutz bewirkenden »Trostbriefe« hatten die Juden beträchtliche Mittel aufzubringen, waren aber dennoch nicht sicher. Nicht, weil sie eine Gefahr für die jeweilige Obrigkeit bedeutet hätten, sondern weil sie wegen ihres Angewiesenseins auf Wuchergeschäfte sowie aus religiösen Gründen sehr leicht zum Ziel blinder Volkswut wurden.

Gefährliche Stimmungen hat man deshalb gern auf Kosten dieser Einwohnergruppe kompensiert, z. B. während der Pestjahre des 14. Jahrhunderts. Zahlreiche Pogrome haben damals zur massenhaften Vernichtung jüdischer Bevölkerung geführt. Auch außerhalb dieser besonders komplizierten Zeiten hatten die Juden aus nichtigen Anlässen heraus, mit Übergriffen und Vertreibungen zu rechnen. Während die städtische Obrigkeit solche Gelegenheiten zur Beseitigung ihrer Schulden und zur Enteignung jüdischer Besitzungen nutzte und die Judenmörder einzig wegen der Mißachtung der obrigkeitlichen Friedenshoheit zur Verantwortung zog, waren für die Stadtoberen von anderen Auseinandersetzungen ernsthafte Gefahren zu erwarten. Die obengenannten Beispiele von Magdeburg und Halle haben verdeutlicht, welche Bedrohung von der innerstädtischen Opposition, den »schichtmekern«, wie sie in Braunschweig genannt wurden, ausgehen konnte.

In Verbindung mit dieser Opposition standen nicht selten die Gesellen, die sich aus Anlässen, wie der Erhöhung der Bier- und Lebensmittelpreise, leicht zu »unfrid« und »unzuht« hinreißen ließen und radikal reagierten. Ihrer konnte man allerdings mit Hilfe der Stadtverweisung Herr werden. Wesentlich problematischer war der Umgang mit dem oft zahl- und einflußreichen Klerus, der vom Stadtrecht und somit auch von der städtischen Gerichtsbarkeit ausgenommen war und seine privilegierte Stellung nicht selten zum Nachteil der übrigen Stadtbevölkerung nutzte. Die Räte waren bemüht, die Einwohnerschaft gegenüber diesem mächtigen innerstädtischen Gegner »pro bono pacis et concordie« zu einen. Ein wirklich guter Friede gelang nur selten. Die erbitterten Gegensätze zwischen Bürgerschaft und Klerus haben besonders in den Bischofsstädten zu heftigen Auseinandersetzungen, den sogenannten »Pfaffenkriegen«, und somit zu einer ernsthaften Störung des Stadtfriedens geführt.

Die innerhalb der Stadt auftretenden Konflikte waren also zahlreich, ihre Bewältigung im Stadtfrieden sehr unterschiedlich. Hier war der aus herrschaftlich – privilegierter und kaufmännisch – genossenschaftlicher Wurzel entstandene kommunale Frie-

den mit seinen wesentlichsten Zielsetzungen und Problemen und seiner städtischen Lebenspraxis zu skizzieren. Auf einen selbst auch nur knappen Einblick in die recht komplizierte Struktur der städtischen Friedensordnung mußte in diesem Beitrag verzichtet werden. Eine gründliche Untersuchung der Stadtfrieden steht, wie gesagt, noch aus. Sie ließe, besonders wenn sie den Vergleich mit außerdeutschen und außer-europäischen Beispielen ermöglicht, stadtgeschichtliche Neuigkeiten erwarten.

Karl Czok

Bürgergeist in Leipzig

Einheimischer und Zugewanderter gemeinsames Wirken in Wirtschaft und Kultur

Mit dem Begriff »Boomtown Leipzig« wird einerseits in gegenwärtigen Medien ein Entwicklungsprozeß der Stadt gekennzeichnet, der seit den Nachkriegsjahrzehnten, erst recht nicht in DDR-Zeiten, kaum seinesgleichen fand. Leipzig – vor allem das Stadtzentrum – wurde zu einer einzigen Baustelle mit all ihren positiven und negativen Erscheinungen: Ruinengleiche Häuser meist einheimischer Bürger neben marktwirtschaftlich protzenden Banken, Versicherungen, Nobelläden, vielzählige Büros der Immobilienhändler, Rechtsanwälte und Notare von überwiegend Zugewanderten, von denen nur ein kleiner Teil »Leipziger« geworden ist oder werden will. Noch mag man ihren Versicherungen, daß endlich mehr für die Stadt der Messen und der Wirtschaft, der Verlage und des Buchhandels, der Musik und Wissenschaft mehr getan werde als in den vergangenen Dezennien, noch mag man ihren Versicherungen nicht mit ungeteilter Freude begegnen.

Deshalb wird dem oben genannten Slogan andererseits entgegengesetzt: »Der Boom ist nur geborgt.« Denn viele Begleiterscheinungen dieses Wandels stimmen schmerzhaft und nachdenklich zugleich: Massenhafte Arbeitslosigkeit, soziale Not bei vielen Menschen, Tausende leerstehende weil unbezahlbare Wohnungen, bisher unbekannte Obdachlosenschicksale, höchste Quoten bei Verbrechen und Betrügereien, allgemeiner Sittenverfall. Auch der Bevölkerungsrückgang unter die 500 000-Einwohner-Marke seit 1989 ist mit dieser Entwicklung ursächlich verbunden.¹

Wie verhält es sich angesichts dieser Situation um den ehemals so gerühmten Städte- oder Bürgergeist? Carl Jacob Burckhardt hatte in seinem Nürnberger Vortrag 1952 von »Städtegeist« gesprochen und gemeint: Städte »bleiben immer Individuen mit so ausgeprägten Zügen, daß jeder einzelne ihrer Angehörigen immer an diesen gemeinsamen Zügen erkennbar ist.« Und weiter: »Es ist eindrucksvoll, die immer wiederkehrenden Grundzüge wahren Städtewesens in ihrer Beharrlichkeit zu betrachten.«² Gibt es ihn noch und wenn ja, wo beweist er sich? In der Kommunalpolitik, der städtischen Wirtschaft und des Handels, in der Kultur oder im geistigen Leben ist er gegenwärtig nur schwer zu finden. Wird er sich wieder zu einer charakteristischen

Erscheinung herausbilden? Scheint es zur Beantwortung dieser Grundfragen nützlich, in die Geschichte Leipzigs zurückzublicken?

Ähnlich anderer Städte hat sich auch die Messemetropole immer wieder mit Zuwanderern angereichert, die meist aus der näheren, vorwiegend sächsischen Umgebung, teilweise aber auch aus weiten Fernen kamen, um hier ihre Existenz zu begründen. Während dies für das Mittelalter nur an einzelnen Personen mangels Quellen festzustellen war, nahm die Zuwanderungsbewegung seit dem letzten Drittel des 15. Jahrhunderts zeitweise »Massencharakter« an. Die Ursachen dafür lagen nicht nur in Leipziger Erscheinungen, sondern auch in dem erneuten Aufschwung des erzgebirgischen Bergbaus, der zu dieser Zeit in sein frühkapitalistisches Studium eintrat, sowie an der Tatsache, daß die wettinischen Lande zum zweitgrößten Territorialstaat neben dem habsburgischen Österreich herangewachsen und wirtschaftlich sehr weit entwickelt waren, was selbst durch die Leipziger Teilung 1485 in albertinische und ernestinische Gebiete vorerst kaum eingeschränkt wurde. Für Leipzig speziell wirkten sich die Reichsmesse-Privilegien Kaiser Maximilians von 1497 und 1507 sehr vorteilhaft aus und begründeten damit seine zentrale Stellung im West-Ost-Handel.³

Nach 1471 wanderten in die bereits mehr als 10 000 Einwohner zählende Stadt zahlreiche Kaufleute ein. Von den bis 1550 zugereisten 150 kamen 79 aus Oberdeutschland, davon allein 36 aus Nürnberg, aus dem Rheinland 20, allein aus Köln 12, was deutlich werden läßt, daß zu Nürnberg und Köln besonders intensive Handelsbeziehungen bestanden haben müssen. Die Zuwanderung wurde mit weiteren Kaufleuten aus Ober- und Niederbayern, aus Schwaben, der Schweiz, den Niederlanden, aus Norddeutschland, sogar aus England, ferner aus der Altmark, aus Brandenburg und Preußen sowie aus Polen ergänzt. Von über 60 Kaufleuten und Kramern blieben die Herkunftsländer oder -orte unbekannt.⁴ Dadurch veränderte sich die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt beträchtlich, denn der Handel gewann weiter an Bedeutung und Umfang.

Die Betätigung der Kaufleute in mehreren Branchen wurde immer auffälliger, ebenso die Beteiligung am Bergbau und Hüttenwesen. Der älteste Vertreter der Familie Preußner, Hans, war bereits 1432 Ratsherr, der in den folgenden Jahrzehnten mit Dörfern in der Umgebung Leipzigs belehnt wurden. Doch im 16. Jahrhundert erscheint ein Hans Preußner (1492–1549) mit einem Wolf Wiedemann (1512 Bürger bis 1547), der aus einer Familie stammte, die von Geißlingen bei Waldshut 1481 in die Messestadt gekommen war. Beide sind in den dreißiger Jahren an Eisengruben und

¹ Vgl. 1987: 549 230 Einw. Stadt Leipzig, Statistisches Jahrbuch 1992, Leipzig 1992, S. 29. 1991: 503 191 Einw. Die Angabe für 1994 verdanke ich dem Amt für Statistik und 1994: 486 518 Einw. Wahlen bei Rat der Stadt Leipzig.

² C. J. Burckhardt, Städtegeist, in: Gestalten und Mächte, Zürich 1961, S. 375 und 378.

³ Vgl. M. Straube, Funktion und Stellung der deutschen Messen im Wirtschaftsleben zu Beginn der frühen Neuzeit. Die Beispiele Frankfurt am Main und Leipzig, in: Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe, Bd. 1, Hrsg. R. Koch, Frankfurt/Main 1991, S. 191 ff.

⁴ G. Fischer, Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte (Die kaufmännische Einwanderung und ihre Auswirkungen), Leipzig 1929, S. 13 ff.

einem Hammerwerk in Oberschlema im Erzgebirge beteiligt gewesen.⁵ Im Jahr 1475 kam Hans von Leimbach nach Leipzig, der einem Adelsgeschlecht entstammte, das in der Markgrafschaft Meißen, in Thüringen und Franken verschiedene Güter und in der Stadt mehrere Häuser besaß. Er beteiligte sich am Bergbau-Geschäft in Schneeberg und am Metallhandel sowie am Betrieb einer Saigerhütte im thüringischen Hasenthal, ferner als Gewandschneider im Tuchhandel. Leimbach gehörte zu den reichsten und angesehensten Familien, wurde 1511 Bürgermeister und auch kurfürstlicher Landrentmeister, und als solcher gehörte er zu den obersten Beamten im Albertinischen Sachsen.⁶

Daraus resultierende Veränderungen in der Sozialstruktur wurden erkennbar: Etliche Bürger wuchsen in landesherrliche Beamtenpositionen hinein, gleichzeitig gelangten einige in den Stadtrat, in dem kaufmännische Vertreter neben den Juristen den Haupteinfluß gewannen. Handwerksmeister dagegen tauchten für längere Zeit als Ratsmitglieder nicht mehr auf. Viele Alt- und Neubürger der Stadt beteiligten sich im letzten Drittel des 15. und im 16. Jahrhundert an wirtschaftlichen Unternehmungen in Sachsen, Thüringen und im Mansfeldischen. Im Geldverkehr blieb Leipzig bestimmend, so daß die Vertreter der großen Handelsgesellschaften die hiesigen Messen besuchen mußten, um an Ort und Stelle die Verrechnungen vornehmen zu können.

Die Leistungen einheimischer und zugewanderter Bürger für das Bauwesen und die Kultur der Stadt haben sich sehr eindrucksvoll im Wirken von Hieronymus Lotter (1497–1580) niedergeschlagen. Die Familie Lotter war 1509 aus Nürnberg in die schnell aufstrebende Bergbaustadt Annaberg gekommen, wo sich der Vater dem Metallhandel widmete und 1535 Bürgermeister wurde. 1520 ging der junge Hieronymus nach Leipzig, um dort die väterlichen Handelsgeschäfte zu leiten. Nach einiger Zeit widmete er sich selbst solcher Wirksamkeit, u. a. in dem größten mitteldeutschen Unternehmen, der Leutenberger Saigerhandelsgesellschaft, deren Kapital 1532 auf 120 710 Gulden heraufgesetzt wurde. Im Jahr davor hatte H. Lotter die Tochter Katharina des einflußreichen Leipziger Ratsherren Hans Bauer geheiratet. Er begründete einen eigenen Hausstand und baute sich 1550 ein Haus, das in der architektonischen Gestaltung an süddeutsche Kaufherrenhäuser erinnerte und damit exklusiven Geschäfts- und Wohnbedingungen entsprach. Obwohl Hieronymus Lotter keine spezielle Bau- oder Architekturausbildung erhalten hatte, muß er sich doch zu diesem Metier besonders hingezogen gefühlt haben. Von Kurfürst Moritz wurde er 1548 als Baumeister eingesetzt und unter dessen Nachfolger August wählte man ihn achtmal zum Leipziger Bürgermeister. Neben den landesherrlichen Tor- und Befestigungsbau-

ten, an denen Lotter beteiligt war, ragte unter den städtischen Bauvorhaben das Renaissance-Rathaus von 1556/57 hervor, das unter seiner Leitung entstand. Die erhaltenen Stadtkassenrechnungen geben über den Bau, die dafür benötigten Materialien und die beteiligten Handwerker im einzelnen Auskunft. Sie beweisen, daß Materialien und Handwerker aus verschiedenen Gebieten und Orten Sachsens verwendet worden sind, auch, daß Lotter Bezahlungen für verschiedene Leistungen erst selbst beglich, um sie sich dann später rückerstatten zu lassen. Das zweigeschossige, mit sechs Zwerchgiebeln an der Marktseite versehene Gebäude gilt als eines der Hauptwerke der deutschen Renaissance. Es zielt bis zum heutigen Tag – denkmalgerecht erneuert – das Zentrum der Messestadt.⁷

Daß in Umbruchszeiten charakteristischerweise ein einheitlicher Bürgergeist kaum festgestellt werden kann, bewiesen die Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit der Lutherischen Reformationsbewegung im Albertinischen Sachsen. Denn hier erwies sich im Gegensatz zum Ernestinischen Gebiet der Landesherr, Herzog Georg, als erklärter Gegner der Reformation. Nach dem Erscheinen der reformatorischen Hauptschriften Luthers 1520 wuchs der Kreis seiner Anhänger rasch. Waren es anfangs nur die Gebildeten, vor allem Studenten, von denen viele nach Wittenberg zogen, begeisterten sich dann zunehmend Bürger und Einwohner Leipzigs für dessen Ideen und Forderungen. Dies veranlaßte aber den Herzog zu Gegenmaßnahmen. Er erließ 1522 ein Mandat zur Ablieferung Lutherischer Schriften, welches jedoch kaum befolgt wurde. Nur vier Exemplare der Übersetzung des Neuen Testaments sind abgeliefert worden, eines davon durch den Ratsherrn Preußner, obwohl die Auflage von 3000 Stück innerhalb zweier Monate verkauft worden war. Als 1524 der Leipziger Drucker Jakob Thanner (1498–1529) die Übersetzung des Neuen Testaments nachdruckte, verwendete sich sogar der Stadtrat für ihn beim Bischof von Merseburg. Einige Ratsherren schickten außerdem ihre Kinder nach Wittenberg zur Schule.⁸ Mit der Zunahme landesherrlicher Repressalien differenzierte sich aber auch die Haltung der Bürger: Anfang April 1524 unterschrieben 105 von ihnen eine Petition an den Stadtrat, die forderte, eine der beiden Stadtkirchen – St. Nikolai oder St. Thomas – den evangelischen Predigern wegen des großen Zulaufs zur Verfügung zu stellen. Zu den Unterzeichnern gehörten Wolf von Lindenau, Besitzer des gleichnamigen Gutes von der Stadt, Martin Leubel, einer der reichsten Bürger, der Universitätsprofessor Dr. Sebastian Roth, die Kaufleute Lucas Straub, Markus Schütz, Wolf Preußner und Hans Lochner, die Buchdrucker Melchior Lotter, Jakob Stöckel, Michel Blum, sowie Peter Clement und Liborius Ditmar, bei denen Martin Luther anläßlich seines Leip-

⁵ G. Fischer, ebd. S. 135 ff. und S. 140. E. Kroker, *Handelsgeschichte der Stadt Leipzig...* (Beiträge zur Stadtgeschichte, Bd. 7), Leipzig 1925, S. 55.

⁶ Vgl. G. Fischer, ebd., S. 128 ff. E. Kroker, *Handelsgeschichte* (s. A 5), S. 53, 55. Vgl. auch K. Steinmüller, *Wirtschaft und Gesellschaft Leipzigs im Zeitalter der Renaissance*, in: *Leipziger Bautradition*, Hrsg. H. Füßler (Leipziger Stadtgeschichtliche Forschungen, H. 4), Leipzig 1955, S. 53 ff.

⁷ Vgl. L. Unbehaun, *Hieronymus Lotter. Kurfürstlich-Sächsischer Baumeister und Bürgermeister zu Leipzig*, Leipzig 1989, bes. S. 35 ff. H. Wichmann, *Leipzigs Bauten der Renaissance*, in: *Leipziger Bautradition*, S. 75 ff.

⁸ Vgl. 500 Jahre Buchstadt Leipzig, Hrsg. K. Czok u. a., Leipzig 1981, S. 25.

zig-Aufenthalts 1518 gewohnt hatte. Außerdem gehörten noch eine ganze Menge Handwerker und »kleine Leute« zu denen, die namentlich unterschrieben hatten.⁹ Tatsache ist aber auch, daß bekannte lutherisch gesinnte Bürger nicht unterzeichneten, wie zum Beispiel der Bürgermeister Belgershain oder der Fugger-Faktor in Leipzig, Andreas Matstet. Was hatten sie für Gründe, sich zurückzuhalten? Natürlich gab es neben ihnen auch noch katholisch eingestellte Bürger. Unter ihnen war der Welser-Faktor Hieronymus Walter, der 1508 Bürgerrecht erwarb und als Vertrauensmann von Herzog Georg galt. Im Zusammenhang mit einer Affäre seines Schwiegersohnes, der als Agent des Erzbischofs von Mainz Betrügereien beging und in die er, Walter, verwickelt war, wurde dieser 1536 aus dem Leipziger Rat ausgeschlossen.¹⁰

Das Echo des Bauernkrieges in Thüringen und Sachsen differenzierte diese Bewegung weiterhin, und erneute Drangsale des Herzogs, die bis zu massenhaften Bürgerausweisungen führten, hatten beträchtliche wirtschaftliche und geistige Folgen für die Stadt und ihre Bürger. Ratsparteien. Bürgerliche Oppositionsbewegungen und kirchenreformatorische Bestrebungen haben Leipzig während des ganzen 16. Jahrhunderts nicht zur Ruhe kommen lassen, zumal auch Calvins Lehre und seine damit verbundenen moralischen Auffassungen von Sittenstrenge und Sparsamkeit im wirtschaftlich fortgeschrittenen Sachsen und in Leipzig zahlreiche bürgerliche Anhänger fanden. Der sogenannte Kryptocalvinismus – ein verdeckter, heimlicher Calvinismus, weil der Landesherr, Kurfürst August, ein orthodoxer Lutheraner war –, führte wiederum zu ernsthaften Auseinandersetzungen mit innen- und außenpolitischen Folgen, in die der aus Leipzig stammende Kanzler Nikolaus Krell intensiv verwickelt war und die zu seinem Sturz und seiner Hinrichtung 1601 beitrugen.¹¹

Trotz dieser Auseinandersetzungen und der sich fortsetzenden wirtschaftlich und sozialen Differenzierungen hielt die Kaufleute-Einwanderung auch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts noch an. Ihre Gesamtzahl zwischen 1551 und 1650 betrug 484, davon kamen wiederum aus Oberdeutschland 117 – allein aus Nürnberg 51 –, und selbst in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges, der für Sachsen ab 1631 akut wurde, zogen immer noch 11 Kaufleute ein. In diesem Jahrhundert von 1551 bis 1650 wurden 184 Bürger in den Stadtrat gewählt, 56 davon waren Juristen, die allerdings auch zum großen Teil eingewanderten Kaufmannsfamilien entstammten. Von

⁹ Die Petition in: F. Gess, Akten und Briefe zur Kirchenpolitik Herzog Georgs von Sachsen, 1. Bd., Nachdruck der Ausg. von 1905, Köln / Wien 1985, Nr. 630, S. 628 ff., und die Antwort des Herzogs an den Rat, ebd. Nr. 643, S. 648 ff. Vgl. meine Darstellung in: Das alte Leipzig, 2. verb. Aufl., Leipzig 1985, S. 51 ff.

¹⁰ G. Fischer, Handelsgeschichte, S. 122 ff. G. Wustmann, Urkunden und Aktenstücke zur Geschichte des Leipziger Rates, in: Quellen zur Geschichte Leipzigs, Bd. 2, Hrsg. G. Wustmann, S. 58 ff. E. Kroker, Beiträge zur Geschichte der Stadt Leipzig im Reformationszeitalter, in: Neujahrsblätter der Bibliothek und des Archivs der Stadt Leipzig, Bd. IV, Leipzig 1908, S. 93 ff.

¹¹ Vgl. meinen Beitrag: Der sogenannte Calvinistenturm in Leipzig 1593, in: Dresdner Hefte. Beiträge zur Kulturgeschichte, H. 29, Dresden 1992, S. 33 ff.

weiteren 130 Kaufleute-Ratsherren ist bekannt, daß darunter 77 Einwanderer-Nachkommen gewesen sind. Ebenso sind zu Leipziger Bürgermeistern zahlreiche dieser Abkömmlinge gewählt worden. Obwohl die Stadt infolge der Belagerungen im Schmalkaldischen Krieg 1547 beträchtliche Zerstörungen und Bevölkerungsverluste über sich ergehen lassen mußte, hatte sich ihre Einwohnerzahl im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts wieder mit mehr als 17000 fast verdoppelt.¹² Obwohl der erzgebirgische Silberbergbau während der zweiten Jahrhunderthälfte zurückging, blieben andere Bergbauerzeugnisse und der Handel mit Eisen und Eisenwaren immer noch attraktiv, ebenso der Material-, Spezereienhandel und die Textilwarenerstellung.

Unter denen, die sich außerordentliche Verdienste um die sächsische Textilproduktion erwarben, ist der aus Hattingen in der Grafschaft Mark stammende Heinrich Cramer von Clausbruch (1515–1599) zu nennen, der im niederländischen Arras lebte und in den sechziger Jahren nach Leipzig kam. 1578 kaufte Cramer mehrere Rittergüter und errichtete in Meuselwitz im Herzogtum Altenburg südlich von Leipzig eine Tuchmanufaktur, in der er mit Hilfe von Fachkräften die begehrten niederländischen Tuche herstellen ließ. Dafür errichtete der Unternehmer mehrere Neubauten: Eine Walkmühle, ein Wirkerhaus, die Färberei und ein Handelsgebäude sowie mehr als 100 kleine Häuser für die niederländischen Handwerker. Doch die Tuchfabrikation ließ er nicht allein in dieser Manufaktur betreiben, sondern auch im Hauswerk, wozu er diesen Handwerkern noch »gangbare Gestelle« lieferte. Gefertigt wurden die beliebtesten niederländischen Tuche und Stoffe, beispielsweise Harraß, Hunsloth, Wollen und Leinen Triepen, aber auch Samt. Allein Meuselwitz, das 1583 nur 59 Häuser und 440 Einwohner zählte, besaß 1604 bereits 121 Häuser und 650 Einwohner. Außerdem beteiligte sich Cramer am Mansfelder Kupferbergbau, betrieb eine Sagerhütte, handelte mit Blei und Salz und war der Alchimisterei ergeben. Ferner ließ er die Pleiße, die Saale und die Unstrut untersuchen, um sie durch Schleusenanlagen schiffbar zu machen. In Leipzig kaufte er 1558 ein Grundstück am Markt für 5000 Gulden. Er stand mit Kaufleuten aus Antwerpen, Köln, Nürnberg und Italien in Verbindung. Seinen gesamten niederländischen Handel verkaufte er 1570 »umb zweymahl hundertt und vierztzig Taußent guldenn«.

Mehrere Male verheiratet und Vater zahlreicher Kinder, besaß er in Leipzig ein großes zweistöckiges Haus, das am Markt stand und sich bis zur Klostergasse erstreckte, dazu gehörten noch zwei weitere Miethäuser. Im Erdgeschoß des Hauses und in den Seitengebäuden lagen die Küchen, die Badestube, die Rüstkammer und der Pferde-

¹² Vgl. E. Keyser (Hrsg.), Deutsches Städtebuch, Bd. II: Mitteldeutschland, Stuttgart / Berlin 1941, S. 123. W. Feige, Die Sozialstruktur der spätmittelalterlichen deutschen Stadt im Spiegel der historischen Statistik – mit besonderer Berücksichtigung der niederen Schichten der Bevölkerung und mit einem Exkurs in das Leipzig des 16. Jahrhunderts, Diss. Leipzig 1965, bes. S. 169 ff. (masch. Ms.).

stall. Im oberen Geschoß war eine große Schreibstube mit fünf Pulten, eine Stube und eine Kammer für den Buchhalter, ein Schlafraum für zwei Schreiber, ein großes Gewölbe, ein Schwefelgewölbe und eine Rollkammer, ferner Wohn- und Schlafräume für die beiden ältesten Söhne, eine Kinderstube sowie ein Unterrichtsraum. Der Hausherr verfügte über eine Extra-Schreibstube und ausreichend Wohnraum. Die Kindererziehung leiteten Hauslehrer, einer davon war der des Kryptocalvinismus bezichtigte Professor Magister Jacob Straßburger, der zugleich dem Hausherrn freundschaftlich verbunden gewesen ist.

Cramer hing der Lutherischen Lehre an, verkehrte jedoch auch mit Calvinisten. Unter seinen Freunden befand sich der Buchhändler Ernst Vögelin, der als einer der ersten in Leipzig Verlag, Druckerei und Buchhandel gemeinsam betrieb. Besondere Erwähnung verdient Cramers reichhaltige Bibliothek, die auf eine hohe Bildung schließen ließ: Theologie, Landes- und Volkskunde, Geschichte, Astronomie und Naturwissenschaften waren ihm vertraut. Außerdem fand er Gefallen an Kunstschatzen, die er sowohl in Leipzig als auch in Meuschwitz besaß. Zu seinem Tod 1599 wird eine intrigante Verleumdung eines gleichnamigen Leipziger Kaufmanns, Hans Cramer, bei Kaiser Rudolf II. beigegeben haben. Denn eine Anklage brachte Cramer von Clausbruch zunächst in Prag ins Gefängnis und im Prozeß wurden noch weitere Anklagen vorgebracht, die jedoch auf Verleumdung, Lügen und Klatsch basierten. Schließlich wurde der zu Unrecht Beschuldigte auf ein kaiserliches Dekret hin 1599 freigelassen. Kurze Zeit danach starb der Vierundachtzigjährige. Dessen Nachlaß und Vermögen an Immobilien, beweglichen Gütern, Kunstgegenständen, Gemälden, Hausgerät aus Silber, Kupfer, Messing und Zinn weisen auf fürstengleichen Reichtum hin. Der Katalog seiner Bibliothek verzeichnete zu diesem Zeitpunkt über 300 Werke. Sein finanzielles Guthaben wurde in den Inventarien mit über eine Million Gulden angegeben. Cramer von Clausbruch ist zum Begründer eines Adelsgeschlechtes geworden, das fast 150 Jahre lang in Sachsen ansässig war.¹³

Offensichtlich hatten infolge der Einwanderung finanzkräftiger Kaufleute aus Ober- und Westdeutschland in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erhebliche Besitzverschiebungen stattgefunden, so daß »alte« Kaufmannsfamilien um Wirtschaftsposition und Besitzstand bangten. Wie erklärte sich sonst die Eingabe der Leipziger Kramer 1585 an den Kurfürsten über einen »ausländer«, der über zwei Jahrzehnte in der Stadt Materialwaren und Spezereien verkaufte, wodurch sich die einheimischen Kramer geschädigt sahen? Und 1597 wandte sich gar die gesamte Leipziger Kaufmannschaft mit einer großen Eingabe an den Stadtrat gegen fremde Kaufleute, die außerhalb der Messe- und Marktzeiten Waren in kleinen Mengen verkauften, Münzmanipulationen vornahmen, Maß- und Gewichtsbetrügereien durchführen. Dahinter

verbarg sich offensichtlich der Versuch, besonders die Vorherrschaft der Nürnberger Kaufleute im Speziale-, Materialwaren- und Seidenhandel zu brechen.¹⁴

Von keinem der Leipziger Kaufleute des 16. Jahrhunderts sind direkte Äußerungen über ihren »Bürgergeist« hinterlassen. Aber auch in einschlägigen modernen Lexika sucht man zeitgenössische Belege vergeblich. Nach meiner Auffassung vermag dieser »Geist« wahrscheinlich nur aus unterschiedlichen Haltungen, Denk- und Lebensweisen zu erschließen sein. Dabei muß die politische Stellung des Bürgertums in der frühen Neuzeit differenziert gesehen werden. Er erwies sich von »einer starken ständisch-sozialen Binnendifferenzierung«¹⁵ geprägt, die von den ständestaatlichen Verhältnissen – zumal im wettinischen Sachsen noch vorherrschend – mitbeeinflusst wurde. Vielleicht hat auch die starke Stellung des Adels zur mehrfach festgestellten Tendenz bürgerlicher Familien zur Feudalisierung beigetragen. Erich Maschke hat das »Berufsbewußtsein« des mittelalterlichen Fernkaufmanns aus dessen Selbstzeugnissen (Rechnungsbücher, Briefe, Verträge, Testamente, Traktate, Chroniken) hergeleitet und zeigen können, daß Gewinnstreben, Rechenhaftigkeit und Rationalität die wichtigsten Inhalte im kaufmännischen Denken gewesen sind.¹⁶ Dies hat im Zusammenhang mit der frühkapitalistischen Entwicklung eine weitere Ausprägung erfahren, die neben Maßhalten auch eine teilweise grenzenlose Unmäßigkeit hervorbrachte. Staatliche Einflüsse und Privilegien sowie die Entfaltung einer »freien Verkehrswirtschaft« haben teilweise zu einer stürmischen bürgerlichen Entwicklung beigetragen. Es war deshalb nicht verwunderlich, daß gerade Leipzig als Handels- und Messestadt im 16. Jahrhundert eine Blüteperiode wie nie zuvor erlebte.

Doch in Ergänzung zu Maschkes Auffassung halte ich jedoch den Hinweis für notwendig, daß mit diesem Berufsbewußtsein ein mehr oder weniger ausgeprägtes »kulturelles Bewußtsein« verbunden sein konnte; es öffnete den Blick für überlokale und überregionale Zusammenhänge. Dies äußerte sich in zunehmendem Maße auch öffentlichkeitswirksam, wie es beispielsweise an der kommunalen und privaten Bautätigkeit anschaulich zu erkennen und – wie schon erwähnt – an Hieronymus Lotters Wirksamkeit oder dem vielseitigen Besitz Cramer von Clausbruchs zu zeigen war. Es betraf die Ausstattung der Häuser und Wohnungen mit Möbeln, Haus- und Küchengerät, mit Kunstwerken und Zierrat, den vielfältigen Kleiderluxus, die bürgerlichen Geselligkeiten und Feste oder reichte bis in die immer häufiger werdende Zuführung von Röhrenwasserleitungen in Häuser und Wohnungen.

Im 17. Jahrhundert wurde die Entwicklung Leipzigs über mehrere Jahrzehnte

¹⁴ Stadtarchiv Leipzig XLV, G 1 c, Die Leipziger Kaufmannschaft an den Rat, vom 8. Aug. 1597.

¹⁵ K. Gerteis, in: Geschichte (Fischer Lexikon), Frankfurt/Main, 1990, S. 157. Ders., Die deutschen Städte in der Frühen Neuzeit, Darmstadt 1986, S. 71 ff.

¹⁶ E. Maschke, Das Berufsbewußtsein des mittelalterlichen Fernkaufmanns, in: Städte und Menschen. Beiträge zur Geschichte der Stadt, der Wirtschaft und Gesellschaft 1959–1977 (VSWG-Beiheft, Nr. 68), Wiesbaden 1980, S. 380 ff.

¹³ Vgl. die gründliche Arbeit von E. Kroker, Heinrich Cramer von Clausbruch, in: Quellen zur Geschichte Leipzigs, Bd. 2, S. 353 ff. Ferner: G. Fischer, Handelsgeschichte, S. 307 ff.

durch die Ereignisse des Dreißigjährigen Krieges bestimmt. Aber schon bald, nachdem die letzten Besatzungstruppen 1650 abgezogen waren, vollzog sich ein Aufschwung, der die Stadt wieder an die Spitze der Wirtschaftsentwicklung in Sachsen bringen sollte. Er wurde vor allem von dem Handels- und Manufakturbürgertum getragen. Dies zeigte eine Versammlung von 60 Handelsdeputierten 1681 auf Grund der Initiative des Kaufherrn Johann Jakob Kees (1645–1705), der aus Lindau am Bodensee gekommen und 1662 Leipziger Bürger geworden war. Vorübergehende Aufenthalte in Italien bereicherten seine kaufmännischen Kenntnisse und Erfahrungen, der auch für die Landesherren zahlreiche Geldgeschäfte durchführte. Kees zählte zu den »gelehrten« Kaufherren, verfügte über spezielle Kenntnisse in der Mathematik und im Wechselrecht und wurde der Initiator für die Einrichtung eines Handelgerichts und des Wechselrechts, die den Handels- und Messeverkehr schädigenden Mißbräuche beseitigen sollten. Dies trug auch zur Regelung der Geschäfte der jüdischen Händler auf der Leipziger Messe bei. Denn die sogenannte Judenordnung von Kurfürst Johann Georg III. 1682 war einerseits Ausdruck des steigenden Zustroms jüdischer Kaufleute aus Polen, der infolge der sächsisch-polnischen Personalunion von 1697 bis 1763 besondere Entfaltung erfuhr, aber auch aus Böhmen und den Balkanländern. Andererseits drückte diese Ordnung die Furcht der Leipziger Kaufleute vor Konkurrenz und eines teilweise vorhandenen Judenhasses aus. Wie wäre es sonst zu erklären, daß die jüdischen Kaufleute höhere Geleits- und Zollabgaben zahlen mußten als ihre christlichen Kollegen. Trotzdem kamen sie seit dieser Zeit immer zahlreicher, auch aus Hamburg, Frankfurt am Main, Berlin oder Dessau, aus Prag oder Breslau und vielen anderen Städten Polens. Ihre Beteiligung wurde typisch für die Leipziger Messen des 18. Jahrhunderts.¹⁷

Durch Handel und Produktion in Sachsen und Leipzig wuchsen aber auch die Geschäfte und der Reichtum der seit 1688 eingewanderten Kaufleute reformierten Glaubens. Für sie war es ebenso schwer, sich gegen die Konkurrenz der Einheimischen durchzusetzen. Orthodox-lutherische Bürger und Geistliche diskriminierten und behinderten ihre Geschäftstätigkeit ebenso wie die gleichberechtigte Ausübung des Gottesdienstes. Mancherlei Verbote erschwerten ihr Leben, und selbst »private Exerctien« waren ihnen eine Zeitlang nicht erlaubt. In Brandenburg-Preußen hatte das Edikt von Potsdam 1685 des Kurfürsten Friedrich Wilhelm die Aufnahmebedingungen für Hugenotten großzügig geregelt, aber der wettinische Landesherr ließ sich von dem zu erwartenden Widerstand der lutherischen Bevölkerung davon abhalten. Erst Kurfürst Friedrich August I., als König in Polen August II., gewährte den Reformierten gewisse Erleichterungen. Einige unter diesen Refugiés, wie die Familien Dufour,

¹⁷ Vgl. J. Reinhold, Polen/Litauen auf den Leipziger Messen des 18. Jahrhunderts (Abhandl. zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. X), Weimar 1971.

Feronce, Leclerc der Thieriot, gelang es, große Handelsunternehmen zu errichten, die auch im Frankreich-Handel Bedeutung erlangten.

Es war nicht verwunderlich, wenn die Geschäfte einiger Leipziger Kaufleute besonders günstig verliefen, wurde ihnen doch die Förderung des Landesherrn ebenso wie die des Stadtrates zuteil. Die bedeutendsten unter ihnen sind sogar vom Kaiser in den Adelsstand erhoben worden, so Johann Ernst Kregel der Jüngere, der sich seit 1697 Erbherr von Abtnaundorf und Göldengossa und von Sternbach nennen durfte. Ähnliches galt auch für Peter Hohmann, dem 1717 durch Kaiser Karl VI. die Würde eines Edlen von Hohenthal verliehen worden war. Hohmann und seine Söhne gehörten später drei große Kaufmannshöfe in der Stadt und über ein Dutzend Rittergüter im Lande. Seidenhandel und Wechselgeschäfte waren ihre speziellen Gewerbe. Zahlreiche weitere Leipziger Großhandelsherren wären noch zu nennen, die dem Wirtschaftsleben der Stadt und ihrem Messengeschehen den Stempel aufdrückten, aber ihm auch durch die Einrichtung von Manufakturen der Warenproduktion neue Impulse verliehen.

Sie trugen dazu bei, daß Sachsen und Leipzig zu jenen deutschen Ländern und Städten zählten, die in der Manufakturwarenherstellung mit an der Spitze standen. Unter ihnen befanden sich die Familie Frege oder die Brüder Kaspar und Georg Bose mit ihrer Gold- und Silberwarenmanufaktur sowie Andreas Dietrich Apel und seine »Fabrik«, die Seidenstoffe, Damast, Atlas, Tapeten, Leinwand sowie Kattune herstellte, und der auch noch eine Gold- und Silberwarenfabrik betrieb. Diese Unternehmer verstanden die Zeichen der Zeit sehr wohl und produzierten oder handelten mit solchen Erzeugnissen, die als »Modewaren« von den wohlhabenden Familien in Stadt und Land sehr begehrt wurden.

Eine besonders angesehene Stellung erwarben sich die Leipziger Buchhändler und Verleger, unter ihnen Johann Friedrich Gleditsch. Sein jüngerer Bruder Johann Ludwig führte die Weidmannsche Buchhandlung zu internationalem Ruhm, indem er Niederlassungen in Stockholm und Warschau unterhielt und die Meßkataloge herausbrachte. Thomas Fritsch der Ältere übernahm dieses Unternehmen und bekam zahlreiche Werke des Dresdner Hofes zu Druck und Verlag, u. a. auch die Herausgabe des »Hof- und Staatskalenders«. Ein anderer Verleger und Buchhändler, Johann Heinrich Zedler, brachte zwischen 1732 und 1754 das »Grosse vollständige Universal-Lexicon Aller Wissenschaften und Künste« heraus, das mit seinen über 60 Foliobänden zu einem der größten Nachschlagewerke des Jahrhunderts geworden ist, in dem sich auch der Geist der Aufklärung breit zu entfalten vermochte. Johann Gottlob Immanuel Breitkopf erwarb sich mit der Erfindung des Notentypendrucks 1754/55 außerordentliche Verdienste und begründete das eigentliche Musikverlagswesen. Johann Wolfgang Goethe schilderte in »Dichtung und Wahrheit« seine Eindrücke aus der Studienzeit, die er im Hause Breitkopf empfing: »Eine sehr angenehme und für mich heilsame Verbindung, zu der ich gelangte, war die mit dem Breitkopfschen Hause. Bern-

hard Christoph Breitkopf, der eigentliche Stifter der Familie, der als ein armer Buchdruckergesell nach Leipzig gekommen war, lebte noch und bewohnte den Goldenen Bären, ein ansehnliches Gebäude auf dem Neuen Neumarkt, mit Gottsched als Hausgenossen. Der Sohn, Johann Gottlieb Immanuel, war auch schon längst verheiratet und Vater mehrerer Kinder. Ein Teil ihres ansehnlichen Vermögens glaubten sie nicht besser anlegen zu können, als indem sie ein großes neues Haus, zum Silbernen Bären, dem ersten gegenüber errichteten, welches höher und weitläufiger als das Stammhaus selbst angelegt ward.« Beide Breitkopf-Brüder, so erlebte es Studiosus Goethe, waren sehr musikalisch, beherrschten einige Instrumente und veranstalteten öfters Konzerte. Der Ältere komponierte sogar einige Lieder Goethes. In der Mansarde des Hauses wohnte auch der Kupferstecher Stock, der unter anderem nach Zeichnungen von Adam Friedrich Oeser, bei dem Goethe Zeichenunterricht hatte, Kupferstiche schuf, die Roman- und Gedicht-Ausgaben zierten. Die beiden Stock-Töchter gehörten von dieser Zeit an zum Goetheschen Freundeskreis.¹⁸ Jedenfalls war Leipzig zum Hauptverlags- und Umschlagort für Bücher geworden und hatte seine Konkurrentin Frankfurt am Main auf diesem Gebiet überflügelt.

Ein lebendiger musischer Geist war mit der Frühaufklärung und den zahlreichen kulturellen Initiativen des Bürgertums in die Zeit eingezogen. Christian Reuter verspottete mit seinem 1696/97 erschienenen Roman »Schellmuffkiys kuriöse und sehr gefährliche Reisebeschreibung zu Wasser und zu Land« und in seinen Komödien höfisch-barocke Lebensformen und ihre Nachahmungen durch das Bürgertum und erlangte damit bleibende literarische Bedeutung. Johann Christian Günther bekannte sich in seiner Lyrik zu einer Moralauffassung frei von Zwängen jedweder Art. Durch das Wirken von Johann Christoph Gottsched ab 1724 wurde Leipzig sogar vorübergehend zur »literarischen Hauptstadt Deutschland«. Seine Frau Luise Adelgunde Victorie – genannt die »Gottschedin« – hat ihn besonders bei seinen Theaterreformplänen tatkräftig unterstützt, die er zusammen mit der Truppe der Caroline Neuberin zu verwirklichen trachtete.

Das Schauspiel gewann bedeutend an Breitenwirksamkeit. Am 18. Oktober 1766 eröffnete das Theater mit 1186 Plätzen am Ranstädter Tor, worüber der siebzehnjährige Student Goethe in einem Brief an seine Schwester berichtete: »Vor einigen Tagen ward das neue Kommödienhaus, das mit vielem Pracht und Geschmack auf der Ranstädter Pastey angelegt ist, eingeweyet. Der Bau ist eine Unternehmung einiger Privatpersonen, denen der Hof den Platz dazu geschenkt hat. Das Stück, womit es eröffnet ward, ist »Hermann«, ein Trauerspiel von Schlegeln.«¹⁹ Christian Fürchtegott Gellert

¹⁸ Vgl. J. W. Goethe, Dichtung und Wahrheit, 2. Teil, 7. Buch. F. Schulze, Leipzig im Zeitalter des Barock und der Aufklärung, in: Aus Leipzigs Kulturgeschichte (Leipzigs stadtschichtliche Forschungen, Bd. 5), Leipzig 1956, S. 71 ff.

¹⁹ J. W. Goethe, Werke, Weimarer Ausgabe, Bd. 11, Briefe, S. 80.

galt als der erste volkstümliche bürgerliche Dichter. Mit seinem Tod 1769 endete Leipzigs hervorragende Stellung auf dem Gebiet der Literatur. Die Leipziger alma mater vermochte in diesen Jahrzehnten ebenfalls europäischen Ruf zu erlangen und viele Studenten an sich zu ziehen.

Johann Sebastian Bach war 1723 aus Köthen nach Leipzig gekommen, wo er als Hofkapellmeister tätig gewesen war. Er blieb in der Messestadt bis zu seinem Tod im Jahr 1750. In den 27 Jahren seines Wirkens als Thomaskantor und Director musices entstand ein umfangreiches musikalisches Werk, u. a. die Johannes- und Matthäuspassion, das Weihnachtsoratorium, die Messe in h-Moll, die Kunst der Fuge, ferner viele Motetten, Lieder, Arien, Choräle und Orgelsonaten. Ab 1729 leitete er das 1702 von Georg Philipp Telemann begründete Collegium musicum, das auch in Kaffeehäusern und -gärten auftrat. Hier lagen die eigentlichen Anfänge des öffentlichen bürgerlichen Konzertwesens. Der zu seiner Zeit führende Clarin-Bläser und Senior der sieben städtischen Ratsmusikanten war Gottfried Reiche. Bach schätzte ihn sehr und komponierte eigens für ihn. Enge Familienbeziehungen bestanden zwischen den Bachs und dem reichen Kauf- und Handelsherrn Georg Heinrich Bose, dessen Haus in unmittelbarer Nachbarschaft zur Thomaskirche stand. Dieser hatte 1704 aus Hamburg kommend das Bürgerrecht und sechs Jahre später das Haus erworben. Die Taufbücher der Thomaskirche zeigen, daß nicht weniger als fünf Patenschaften des Kantorhauses zwischen 1731 und 1742 durch Töchter der Bosefamilie nachzuweisen waren. Es kann also keinem Zweifel unterliegen, daß diese Häufung von Patenschaften, bei denen die älteste Tochter sogar zweimal und zwei der jüngeren Töchter bei Bachs einmal gemeinsam vertreten sind, eine freundschaftliche Vertrautheit zwischen dem Kantor und dem Kaufherrenhaus voraussetzte.²⁰ Was in den Bürgerhäusern und im geselligen Kreis musikalisch erklang, darüber gibt auch die 1736 erschienene Liedersammlung »Singende Muse an der Pleisse« von Johann Sigismund Scholz (genannt Sperontes) Aufschluß.²¹

Die wohl bekannteste Sentenz über Leipzig im 18. Jahrhundert, daß es ein »Klein Paris« sei und seine Leute bilde, wird zwar stets mit Goethes »Faust« in Verbindung gebracht, ist jedoch als Vergleich zwischen Paris und Leipzig bereits 1717 erwähnt, also zu der Zeit, als noch Kurfürst-König August II., der Starke, in Sachsen und Polen regierte. Gotthold Ephraim Lessing hatte seiner Mutter von Leipzig aus 1749 mitgeteilt, er befände sich »an einem Ort, wo man die ganze Welt im kleinen sehen kan«. Aber es war keinesfalls so, daß die zum »Marktplatz Europas« gelangte Reichsmessestadt bei allen Handelsherren, Städten und Territorialstaaten in

²⁰ Vgl. A. Schneiderheinze (Hrsg.), Das Bosehaus am Thomaskirchhof, eine Leipziger Kulturgeschichte, Leipzig 1989, S. 11 ff.

²¹ Vgl. Sperontes. Singende Muse an der Pleisse in 2. mahl 50 Oden, Leipzig 1736, Nachdruck, Leipzig 1964.

hoher Gunst gestanden hätte. Es gab viele, die ihr diese Stellung neideten, weil sie beispielsweise in den drei jährlichen Messen eine sie schädigende Wirtschafts- und Handelskonkurrenz sahen – und dies in manchen Fällen gar nicht zu Unrecht. Denn schon im 17. Jahrhundert wurden vom Leipziger Stadtrat jene Versuche energisch bekämpft, wenn zum Beispiel in den Nachbarstädten Schkeuditz, Weißenfels und Naumburg Jahr- und Viehmärkte abgehalten wurden. Dann protestierten die Leipziger und beriefen sich auf das kaiserliche Meilenprivileg. Wirtschaftspolitische Auseinandersetzungen gab es mit den großen Nachbarstaaten Österreich und Brandenburg-Preußen. Sie entluden sich entweder an Ein- und Ausfuhrbeschränkungen für bestimmte Rohstoffe und Erzeugnisse oder im Zusammenhang mit der Erhöhung von Zollabgaben.

In engster Verbindung mit der territorialpolitischen Expansionspolitik der beiden Nachbarstaaten Brandenburg-Preußen und Kursachsen-Polen nach Osteuropa standen auch jene Wirtschaftsstreitigkeiten, die seit dem Ausgang des Dreißigjährigen Krieges mit unterschiedlicher Intensität geführt wurden und die auch Leipzig und seine Messen betrafen. Die Gewinnung der Krone Polens durch August II. 1697 veranlaßte gewiß den Hohenzoller, Kurfürst Friedrich III., sich als König die Krone Preußens selbst auf das Haupt zu setzen. Die »Nadelstiche-Politik« wurde im ganzen 18. Jahrhundert praktiziert und zur Zeit Friedrichs II. sogar in kriegerische Höhepunkte geführt, wenn man an die Schlesischen Kriege denkt, die auch der Eroberung Sachsens dienen sollten, wie die Politischen Testamente Friedrichs bewiesen. Im Frieden zu Hubertusburg 1763 kam es nicht nur zur Auflösung der sächsisch-polnischen Union, sondern auch ein Jahr darauf zum Vertrag von Halle, der die Messen von Leipzig und Frankfurt/Oder im Hinblick auf die »Messeabgaben« gleichstellte. Aber selbst diese Festlegungen vermochten den sächsischen Messen kaum Abbruch zuzufügen, wenn auch Sachsen infolge des preußischen Sieges eine der folgenreichsten politischen Niederlagen hinnehmen mußte.

Zunächst galt es, die schwersten Kriegsfolgen zu überwinden. Friedrich II. von Preußen veranschlagte die aus Sachsen herausgepreßten Kontributionen selbst auf 40 bis 50 Millionen Taler, während die Einnahmen des Kurstaates in Friedenszeiten nur sieben Millionen betrugen. In beiden Staaten sollte nach 1763 ein »Rétablissement« die Kriegsschäden überwinden helfen, wozu ein »aufgeklärter Absolutismus« beitragen sollte. In Sachsen jedoch wurzelte dieser in der Politik Augusts des Starken und erhielt den Charakter bürgerlicher Reformen. Dabei wurden Auffassungen der französischen Enzyklopädisten ebenso wirksam wie solche des Herrnhuter oder hallischen Pietismus, welche die Mitarbeit unterschiedlichster bürgerlicher Kräfte herausforderten.

Die führende Persönlichkeit im sächsischen Rétablissement war der Leipziger Buchhändlersohn Thomas Fritsch. Er formulierte in seinem »Politischen Testament« 1765 die Leitlinien kursächsischer Politik: Innenpolitisch gegenseitige Achtung und

Toleranz in Religionssachen, eine ordentliche Staatshaushaltsführung und keine überzogenen Belastungen der Untertanen, eine geordnete Justiz und Polizei, die man nicht »zur Plackery werden lasset«, ein den Möglichkeiten des Staates angemessenes Militärwesen. Außenpolitisch sollte ein gutes Einvernehmen mit dem Kaiser und ein normales Verhältnis zu Preußen gestaltet werden, um davon ausgehend eine »Balan« zwischen Österreich und Brandenburg halten zu können, ebenso ein gutes Verhältnis zu England und Frankreich, aber vom letzteren dürfte man sich nicht »in eine Händel ziehen lassen«. Schließlich sollte Kursachsen die polnische Krone »zwar nicht vergessen, doch aber diesen weiten Absichten sein wahres und nahes Interesse nicht aufopfern«. ²² Gotthold Ephraim Lessing gab diesen Zeichen der Zeit Ausdruck, indem er auf die Bühne des 1766 neu eröffneten Leipziger Theaters zwei Jahre später seine »Minna von Barnhelm« brachte, denn in diesem Lustspiel vereinte er ein kluges kursächsisch-adliges Fräulein mit einem preußischen Major zu einem Liebespaar, das gewissermaßen die verfeindeten Nachbarn zur Versöhnung mahnte.

Neben den zahlreichen Denkschriften Fritschs über Leipzig war auch jene für das künftige gesellschaftliche Leben der Stadt wichtig, die Christian Gotthelf Gutschmidt gleichfalls 1763 verfaßte und die gewissermaßen sein »Regierungsprogramm« als Erster Bürgermeister von Leipzig darstellte. Als Syndikus der Kramerinnung, Rechtsbeistand der reformierten Kaufleute, Professor für Staatswissenschaften, als Hof- und Justizienrat der kursächsischen Landesregierung in Dresden sowie als Mitglied der dortigen Kommerziendeputation war er im gleichen Jahr in das Bürgermeisteramt gewählt worden, das er bis zu seiner Minister-Ernennung 1771 innehatte. In dieser Denkschrift forderte er, die bisherige Alleinherrschaft des Ratspatriziats zu beseitigen und wirtschaftlich wichtige Vertreter der Leipziger Gewerbe zum Stadtrat zuzulassen. Sein Gedanke, der Rat möge gemeinsam mit neu gewählten Handelsdeputierten und Kramermeistern über wichtige Probleme des Handels und der Messen beraten und zu Beschlüssen kommen, hat sich auf das städtische Wirtschaftsleben sehr vorteilhaft ausgewirkt. Dabei spielte auch die Frage, wie die Stapelgerechtigkeiten gegen die Angriffe Preußens und anderer Nachbarstaaten zu schützen wären, eine wichtige Rolle. Ferner schlug Gutschmidt Steuererleichterungen, gerechte Akziseverteilungen, Verbesserungen im Münz-, Verkehrs- und Straßenwesen sowie in der Justizverwaltung vor und forderte die endgültige »Niederlegung der Leipziger Befestigungswerke«. ²³

Das sächsische Rétablissement fand in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine weitgehende Verwirklichung und brachte das Land und speziell Leipzig wirtschaftlich wieder auf einen vorderen Platz unter den deutschen Ländern. Leipzig blieb nicht nur die wirtschaftliche Hauptstadt des Landes, sondern entfaltete sich

²² Staatsarchiv Dresden, Loc. 13 546, Conv. 21, Nr. 4. Eigenhändiger Entwurf Fritsch. Vgl. auch: H. Schlechte (Hrsg.), Die Staatsreform in Kursachsen 1762–1763, Berlin 1958, S. 550ff.

²³ H. Schlechte, Staatsreform, a.a.O., S. 453.

über die Landesgrenzen hinaus. Daran hatte die vielfältige Manufakturproduktion erheblichen Anteil. In einer Leipziger Handelsgeschichte von 1772 zählte ein Zeitgenosse auf: »Gold- und Silberfabriken, silberne Tressenmanufacturen, Gold- und Silberspinnereien, Seidenfabriken, Seiden und halbseiden Fabriken, Sammetfabriken, seidene Strumpffabriken, Seidenfärbereyen, Tuchmanufacturen und Tuchfärbereyen, Leinwand und Zeugmanufacturen, Federschmückereyen, Rauch- und Schnupftobaksfabriken, Tapeten-, Leinwand- und Kattundruckereyen, Wachseleinwandfabriken, Ledermanufacturen, berliner Blau- und Lackfabriken, ... Wachlichtfabriken von inländischem Wachse, und die dabey angelegte Bleiche. Hierzu gehören noch die Anstalten in dem Zucht- und Waysenhouse, oder dem Hospital zu St. George in Brühl, welches i. J. 1705 mit den Raspeln des Brasilien- und Fernambuckholzes allergnädigst ist privilegiert worden, und worinne verschiedene Manufacturen, nebst einem vor einigen Jahren angefangenen Seidenbau, welcher der Stadt zur Zierde und zum Nutzen gereicht, angelegt worden ist.«²⁴

Im Adreßkalender Leipzig von 1779 wurden 24 Buchhändler, 253 Kramer, 110 Kauf- und Handelsherren, 23 französische Kaufleute und 14 italienische genannt sowie 111 Künstler, Kunsthandwerker und Fabrikanten, ferner noch 64 Kürschner, 94 Perückenmacher, 206 Schuhmacher und 236 Schneider in dieser Reihenfolge genannt. Bei der Einwohnerzahl von ungefähr 26 500 Menschen muß die Manufaktur- und zünftlerische Warenproduktion sowohl für den Inlandsbedarf als auch für den Export schon vielseitig ausgeprägt gewesen sein. Es gab schätzungsweise 2000 Manufakturarbeiter, die teilweise als Pendlertätig von außerhalb in die Stadt kamen; eine ebensolche Zahl von Gesellen war im Handwerk beschäftigt. Nicht alle Einwohner besaßen das Bürgerrecht, die Schutzverwandten, zu denen Reformierte, Katholiken und Juden gehörten, blieben davon ausgeschlossen. Hatte vor 1763 der Stadtrat noch allen Einheimischen oder Fremden den Handel zwischen den Messen verboten, so ließen durch das Rétablissement verfügte Erleichterungen für den Meßhandel ausländischer Juden den Besuch beinahe sprunghaft ansteigen. Die Gesamtzahl der Kaufleute allein aus Polen, die zwischen 1766 und 1800 zu den Messen kamen, belief sich auf 18 609. Davon waren 16 100 Juden (86,5%) und nur 2 509 Christen (13,5%).

Es ist gewiß nicht übertrieben, wenn der eigentliche Höhepunkt des moderneren Leipziger Ost-West-Handels erst mit den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts einsetzte. Die jüdischen Kaufleute Osteuropas besaßen daran einen großen Anteil. Auch die Einrichtung eines russischen Konsulats in Leipzig 1780 bestätigte den allgemeinen Aufschwung des Osthandels. Gewerbe- und Manufakturentwicklung sowie die Leipziger Messen und der Ost-West-Handel haben entscheidend dazu beigetragen, daß in dieser Zeit wesentliche Grundlagen für die Vorbereitung der Industriellen Re-

²⁴ Zitiert in: Tausend Jahre deutscher Vergangenheit in heimatgeschichtlichen Quellen, Bd. 2, Leipzig 1911, S. 35.

volution und die bürgerliche Umwälzung gelegt wurden, die ein neues Zeitalter in Sachsen eröffneten.²⁵

Mit der Entwicklung der Industriellen Revolution war der Bevölkerungszugursächlich verbunden. Dies galt sowohl für die Industriepioniere als auch für die Arbeiterschaft. Gehörte die Aufstellung der ersten Dampfmaschine im damals noch kur-sächsischen Hettstedt 1785 (es wurde 1815 preußisch) zu den ersten Erscheinungen, so begann »Sachsen mit dem neuen Jahrhundert zum Fabrikssystem überzugehen« und seine Fabrikunternehmer konnten wie vordem auf eine breite Schicht von Arbeitskräften zurückgreifen.²⁶ Dies galt für die Maschinenspinnereien, die Maschinenbauwerkstätten, die Eisen-, Edel- und Buntmetallhütten, die Blaufarben- und Arsenikwerke.

In Leipzig gehörten zu den Pionieren der Industriellen Revolution vor allem die Verleger, Drucker und Buchhändler; so der ursprünglich aus Dortmund stammende und dann von Altenburg gekommene Friedrich Arnold Brockhaus, der von 1808 an seine Lexikonherstellung in der Messestadt konzentrierte und dessen Söhne Heinrich und Friedrich das Unternehmen in wenigen Jahrzehnten zu einem modernen Großbetrieb ausbauten. Karl Christoph Traugott Tauchnitz, Schulmeisterssohn aus Großbardau bei Grimma, druckte und verlegte ebenfalls seit 1808 eine immer umfangreichere Sammlung griechischer und lateinischer Klassiker, für deren Herstellung er den schon in Frankreich und England gängigen Stereotypendruck anwandte. So erwarb sich Karl Tauchnitz »eine dreifache Krone orientalischer Typographie in Deutschland«. Er hatte als »einzelner Mann zu Ende geführt, was sonst nur mit Unterstützung der Regierenden zustande zu kommen« pflegt.²⁷ Ferner wäre noch der aus der Niederlausitz gekommene Benedikt Gotthilf Teubner zu nennen, der 1811 eine ältere Druckerei übernahm, die er 1824 mit einem Verlag vereinigte. Auch die spätere »Weltfirma« von K. F. Koehler ging in ihrer Entwicklung auf diese Zeit zurück. Während der Zahl der Buchhandlungen in den Jahren 1785 bis 1795 von 22 auf 40 stieg, gab es 1830 fast einhundert.

Auch die Leipziger »Eisenbahnpioniere« hatten sich aus Einheimischen und in die Stadt Gekommenen zusammengefunden, nach Friedrich List waren sie »junge Männer von Bildung, Kapital und Ansehen«.²⁸ Wilhelm Seyffert kam aus dem nahen Eilenburg, wurde Inhaber des großen Speditions- und Wechselgeschäfts Vetter und

²⁵ R. Forberger, Industrielle Revolution in Sachsen 1800–1861, Bd. 1. Erster Halbband: Die Revolution der Produktivkräfte in Sachsen 1800–1830, Berlin 1982, bes. S. 90ff.

²⁶ R. Forberger, ebenda, S. 95.

²⁷ G. Flügel, Orientalische Studien, Literatur, Hilfsmittel, in: J. Ersch, J. G. Gruber (Hrsg.), Allgemeine Encyclopädie der Wissenschaften und Künste, Dritte Section O–Z, 5. Teil, Leipzig 1834, S. 243.

²⁸ Zit. in: P. Beyer, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaues (Abhandl. zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 17), Weimar 1978, S. 106.

Comp.; er hatte auf Geschäftsreisen in England die Eisenbahn bereits kennengelernt und wurde einer der Hauptförderer des Listschen Planes. Neben ihm stand Albert Dufour-Feronce, der aus der Familie französischer Seidenwarenhändler stammte, die um 1700 in die Messestadt eingewandert war, und der seit 1817 die wohl bedeutendste Handelsfirma Leipzigs leitete und engste Beziehungen zu Frankreich unterhielt. Zu diesem Personenkreis gehörte auch Carl Lampe, Besitzer einer seit 1750 bestehenden Drogenhandlung mit umfangreichen Geschäftsbeziehungen sowohl nach Rußland als auch nach Westeuropa und Amerika. Schließlich gehörte auch Gustav Harkort dazu, der aus einer Familie Hagens in Westfalen kam, die auch dort zu Industrierpionieren gehören sollte. Alle vier Eisenbahnförderer waren auf der Grundlage eines ererbten und erworbenen Kapitals Allein- oder Hauptinhaber väterlicher Firmen wirksam. Gegenstand ihres Handels bildeten aus dem Ausland bezogene Kaufmannsgüter (englische Manufakturwaren und Garne, französische Seidenwaren, Drogen), die unter den Bedingungen einer ökonomischen Stagnation zwischen 1815 und 1833 günstige Möglichkeiten zur Erzielung großer Gewinne besaßen. Damit dirigierten sie einen immer größer werdenden Teil des von der Industriellen Revolution freigesetzten Waren- und Kapitalstromes.

Drei dieser Gründer des Leipziger Eisenbahndirektoriums – Carl Lampe, Albert Dufour-Feronce und Wilhelm Theodor Seyfferth – gehörten zur Gesellschaft der »Vertrauten«, die seit 1680 existierte und »Nachbarschaftshilfe« übte, die bis in die Sozialfürsorge und gemeinsame Kindererziehung reichte.²⁹ Aus den Vertrauten-Familien kamen wertvolle Stiftungen zum Wohle der Stadt, so z. B. aus der Seyfferth'schen das große Wiesenareal, das zum Johanna-Park umgestaltet wurde oder aus der Lampes eintausend Taler für die Armenanstalt (1808). Das Stiftungswesen in Leipzig bewies besonders im 19. Jahrhundert die Verbundenheit der wohlhabenden Bürgerschaft mit ihrer Stadt, denn in den einhundert Jahren von 1801 bis 1902 wurden Zuwendungen von weit über 25 Millionen Mark gegeben, von denen allein durch Karl Philipp Tauchnitz 4 600 000 und durch Hermann Julius Meyer 4 100 000 Mark für das öffentliche Wohl verwendet wurden.³⁰

Hatte Goethe am 29. Dezember 1782 an Charlotte von Stein geschrieben, die Leipziger seien »als eine kleine moralische Republik anzusehn«, in der jeder sein »kleines Original« produziere. »Reichthum, Wissenschaft, Talente, Besitzthümer aller Art geben dem Ort eine Fülle die ein Fremder wenn er es versteht sehr wohl genießen und nutzen kann.«³¹ Schiller berichtete drei Jahre später: »Meine angenehmste Erholung ist bisher gewesen, wo ich immer die halbe Welt beisammenfinde und meine Bekannt-

²⁹ H. Helbig, Die Vertrauten 1680–1980. Eine Vereinigung Leipziger Kaufleute, Stuttgart 1980, S. 42 ff.

³⁰ Vgl. Stiftungsbuch der Stadt Leipzig, Hrsg. H. Geffcken und H. Tykocinski, Leipzig 1905, S. XLIV, 341.

³¹ J. Fränkel (Hrsg.), Goethes Briefe an Charlotte von Stein, Bd. 1, Berlin 1960, S. 448 f.

schaften mit Einheimischen und Fremden erweitere« ist das Zimmermannsche Kaffeehaus. Dann dürfte dies mit den Eindrücken jener Besucher korrespondieren, die aus dem fernen Amerika in die Messestadt kamen. Der Republikaner und einer der ersten Bürger der USA, William Smith, Oberst und Ex-Stabschef George Washingtons, sowie sein Begleiter Francisco de Miranda aus Caracas in Venezuela, trafen ebenfalls 1785 in Leipzig ein, verglichen die Einwohner, die ein »besseres Aussehen als die Preußen, ihre Nachbarn und Alliierten« hätten und glaubten, in einer Stadt von nahezu republikanischer Unabhängigkeit zu sein. Leipzig entsprach dem großbürgerlich-liberalen Ideal der Amerikaner offensichtlich am besten, sie behielten ihre Weltoffenheit und Wirtschaftskraft fest in der Erinnerung. Ihre Besuche des Kunstkabinetts des Kaufherren und Stadthauptmanns Winckler, der Universität, die die »besten literarischen Figuren Deutschlands« hervorgebracht hat, des Theaters, in dem die Schauspieler »mit Feuer« agierten, aber auch eines Bordells, in dem sie nicht nur Schokolade gereicht bekamen, sondern wo sie »zwei Stunden der größten Vulgarität« erlebten, hat sie ziemlich umfassend beeindruckt. Diese Gäste sahen die Stadt, wie H. Zwahr hervorhob, in einer nahezu republikanischen Unabhängigkeit.³²

Daß dies nicht der Realität entsprach, bewies die bürgerliche Umwälzung, die 1830 in einer revolutionären Bewegung und der damit verbundenen Konstituierung der ersten Stadtverordnetenversammlung Sachsens ihren kommunalpolitischen Ausdruck fand. Eine bürgerliche Ratsverfassung, ein gewähltes Ratskollegium, das Vereinigte Kriminalamt und das Vereinigte Polizeiamt unter der Herrschaft des sich wandelnden Bürgertums zur Bourgeoisie kündigten veränderte politische Machtverhältnisse an. Besaß diese Bewegung von 1830 noch eine vorwiegend antifeudale Stoßrichtung, so brachte die wiederum von Leipzig ausgehende Adressen- und Protestbewegung 1848/49 eine bürgerliche Regierung zustande, die den Ausgleich mit Krone und Adel anstrebte, der nun für Jahrzehnte ein Merkmal der Politik in Sachsen blieb. Denn nur eine Minderheit forderte beispielsweise in Leipzig und Umgebung die Republik. Es war folgerichtig, daß die nun wirtschaftlich und politisch vordringende Bourgeoisie ihren Herrschaftsanspruch auch in Kultur und Kunst wirkungsvoll zur Geltung bringen wollte. »In diesen Männern vereinten sich Unternehmiergeist mit Kunstsinn, hoher Bildung, scharfem Verstand und einem großen Maß an Phantasie. Wer wollte behaupten, daß riskante Geschäfte, kühne Planungen, ökonomische Expansion, wie der Vorstoß ins Suezkanalgeschäft durch die Brüder Karl und Gustav Harkort und das Handelshaus Dufour-Feronce ohne diese Phantasie hätte auskommen können?«³³

In der zweiten Jahrhunderthälfte und den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg vollzog sich in Leipzig die stürmische Entwicklung der Großstadt. In dieser Zeit stieg die Be-

³² H. Zwahr, Leipzig im Übergang zur bürgerlichen Gesellschaft (1763–1871), in: Ebenda, S. 135.

³³ H. Zwahr, Leipzig im Übergang..., in: Ebenda, S. 157.

völkerung von reichlich 100 000 bis zu 600 000 Einwohnern.³⁴ Dies war nicht nur möglich durch den großen Zuwanderungsstrom aus den Dörfern der engeren und weiteren Umgebung, sondern auch aus vielen Gegenden des Reiches. Ob in der Industrie und dem Handel – Leipzig bekam die erste Handelshochschule Deutschlands –, der Kommunalpolitik oder dem Kulturleben, immer waren es Leipziger oder zu Leipziguern gewordene Bürger, die durch ihre vielfältigen Initiativen, Leistungen und ihr Engagement für die Stadt zu ihrer für Sachsen beispiellosen Entfaltung beitrugen: Ob es sich um das räumliche Wachstum der Stadt, den Wandel von der Waren- zur Mustermesse, die Verkehrs- und Eisenbahnentwicklung mit dem größten deutschen Kopfbahnhof, die Deutsche Bücherei, das (zweite) Gewandhaus mit seinem weltberühmten Orchester oder auch um die nicht minder bekannte Alma mater Lipsiensis handelte, die 1909 ihr fünfhundertjähriges Bestehen unter Anteilnahme vieler Universitäten dieser Welt feiern konnte, dies alles waren überzeugende Beweise dafür, daß vor allem infolge des Zusammenwirkens von Einheimischen und Zugewanderten eine sich auf jeweilig veränderten Entwicklungsbedingungen basierende Zukunft erfolgreich und für die Stadtbevölkerung fruchtbar gestalten konnte.

³⁴ Stadt Leipzig, Statistisches Jahrbuch 1992, 23. Bd., Leipzig 1992, S. 29.

Ernst Gerhard Eder

Stadtkultur als Stadthygiene

Wiener und Grazer Beispiele des 18. und 19. Jahrhunderts

I. Begriffsklärungen und Hypothesen (201) – II. Miasma, Cholera und Ansteckungsängste (203) – III. Ethik der Reinheit / Zeichen des Lasters / Degenerierung der Rasse (205) – IV. Die Stadt verdichtet sich bedrohlich (207) – V. Körperhygiene am Fluß (209) – VI. Medizinisch-moralischer Kreuzzug (212) – VII. Hallenbäder und Waschanstalten (216) – VIII. Wasserhygiene, Fließwassertechnik, Fäkalienwirtschaft, Schwemmkanalisation – die Stadt wird sauber (219)

I. Begriffsklärungen und Hypothesen

Die in europäischen Städten im 18. Jahrhundert ins Leben gerufene Stadthygiene ist ein Phänomenkomplex der Diskurse und Konzepte, Praktiken und Maßnahmen, der die Metropolen in fundamentaler Weise verändern sollte. Die damals beginnende und bis heute andauernde gesteigerte Aufmerksamkeit gegenüber der hygienischen Qualität städtischen Lebens beruht nicht allein auf objektiven Problemen des Stadtwachstums, auch nicht in erster Linie auf neuen Gesundheits- und Lebensstandards, auf »Ästhetik«, »Geschmack« oder »Ekel« der Stadtbevölkerung oder auf wissenschaftlichen Theorien über das Zustandekommen von Ansteckung und Krankheit, sondern darauf, daß die gesellschaftliche Grundverfaßtheit entscheidend eingreift in die Art und Weise, wie die Gefahren der Verunreinigung wahrgenommen, eingeschätzt und wie ihnen begegnet wird.¹

Die große Sorge um die Hygiene der Städte, die sich in einer permanent vorhandenen »Giftangst« ausdrückt, geht mit der Unsicherheit der Menschen Hand in Hand, die aufgrund der Auflösung der traditionellen ständisch-korporativen-zünftischen Gemeinschaften, der Deagrarisierung, der Landflucht der Industrialisierung und den damit anstehenden unberechenbaren sozialen Auf- und Abwärtsmobilitäten besteht. Unter dem Aspekt der sozialen Verunsicherung und Instabilität gewinnt das seit den 1760er Jahren entwickelte Konzept der »Medizinischen Polizey« für die herrschenden Klassen die Funktion eines mit Exekutivgewalt ausgestatteten Kontroll-, Diszipli-

¹ Vgl. dazu: Johan Goudsblom, Zivilisation, Ansteckungsangst und Hygiene, in: Peter Gleichmann / Johan Goudsblom / Hermann Korte (Hg.), Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie, 2. Aufl., Frankfurt am Main 1982, S. 226f. Oder: Norbert Elias, Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Bd. 1, 2. Aufl., Bern 1969, S. 155 und S. 328ff. Oder: Mary Douglas, Reinheit und Gefährdung. Eine Studie zu Vorstellungen von Verunreinigung und Tabu, Berlin 1985, S. 57ff.

nierungs-, Sicherungs- und Besserungsinstrumentariums gegenüber den hygienisch, sozial und moralisch bedrohlich wahrgenommenen und eingeschätzten Unterschichten. Im Interesse der politischen Ökonomie von Merkantilismus und Reformabsolutismus liegt es, den gesamten Staat, besonders jedoch die unteren Schichten »medizinisch zu polizieren«, d. h. zu umfassender Sauberkeit, Gesundheitsvorsorge und therapeutischen Interventionen, zu hygienischen Verhaltensweisen bezüglich Körper, Gegenständen, Wohnung, Haus und öffentlichen Räumen, zum Auseinanderrücken der Menschen im alltäglichen Leben, allgemein zu Moral, Ordnung, Körper- und Reinlichkeitsdisziplin zu bewegen – nötigenfalls mittels Polizeieinsatz und Polizeistrafe zu zwingen.

Von denjenigen Menschengruppen, die über Entscheidungsmöglichkeiten, Einfluß, materielle und immaterielle Aneignungschancen, rechtliche Privilegierung, Besitz und Bildung und Durchsetzungsgewalt im gesellschaftlichen Geschehen und innerhalb des zivilisatorischen Prozesses verfügen, wird in Übereinstimmung mit der zeitgenössischen Terminologie des 18. und 19. Jahrhunderts als »herrschende Klassen« gesprochen. Sie kommunizieren und agieren durchaus im Bewußtsein der Zusammengehörigkeit, des gemeinsamen Prestiges und Machtinteresses.

»Das Prinzip der primären, die Hauptklassen der Lebensbedingungen konstituierenden Unterschiede liegt im Gesamtvolumen des Kapitals als Summe aller effektiv aufwendbaren Ressourcen und Machtpotentiale, also ökonomisches, kulturelles und soziales Kapital. Die Verteilung der Klassen (und Klassenfraktionen) erstreckt sich mithin von den am reichhaltigsten mit ökonomischem und kulturellem Kapital ausgestatteten bis zu den unter beiden Aspekten am stärksten benachteiligten.²

Von denen, die weniger oder gar nicht über genannte Vorteile, Vorzüge, Privilegien und Kapitalien verfügen, die also im heutigen(!) demokratisch-humanitären Verständnis als »gesellschaftlich benachteiligt« gelten, soll als »untere Schichten« oder »Unterschichten« die Rede sein, da die Begriffe ab dem 18. Jahrhundert »...den Prozeß der Herausbildung einer einheitlichen Staatsuntertanenschaft ebenso zu verdeutlichen vermögen, wie das Zurücktreten älterer Organisationsformen.«³

Der Terminus »Klassenangst« ist zwar seit dem 19. Jahrhundert in Gebrauch, gegenwärtig jedoch mißverständlich, vorurteilsbeladen und zu präzisieren. Er meint im folgenden die zum Teil durch Tatsachenerhebung begründete, zum Teil selbstsuggerierte Furcht der herrschenden Klassen vor vielfältigen Bedrohungen, die von unteren Schichten ausgehen und durch deren Existenz begründet sind. Diese Wahrnehmung und Einschätzung bestimmt ganz entscheidend deren Gruppenbewußtsein als soziale

² Pierre Bourdieu, Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, 3. Aufl., Frankfurt am Main 1989, S. 196.

³ Ernst Bruckmüller, Sozialgeschichte Österreichs, Wien 1985, S. 19.

Klasse und somit auch ihr gemeinsames »Klasseninteresse«, wirksam gegen die realen und vermeintlichen Bedrohungen vorzugehen. Es ist zu sehen, daß die eigentliche politische Durchsetzung umfänglicher stadthygienischer Maßnahmen weniger durch den »Rationalitätsdruck« der wissenschaftlichen Erkenntnisse und Einsichten (die allerdings eine wichtige Rolle spielen), als durch die irrationale Furcht herrschender Klassen vor den »unsauberen« und »undisziplinierten« Unterschichten sowie in einem späteren Stadium des losgetretenen, alle Lebensbereiche erfassenden Hygienisierungsprozesses durch staatlich-gesellschaftliche Demokratisierungsprozesse, also eine Art »Sanitary Revolution«, vonstatten geht.

II. Miasma, Cholera und Ansteckungsängste

Seit dem 18. Jahrhundert liegt ein wesentlicher Grund der »Klassenangst« in der von jedermann leicht beobachtbaren raschen Vermehrung der Unterschichten in den städtischen Agglomerationen. Dadurch schreitet die Bildung von Elendsvierteln rasch voran, und die dort durch die Verdichtung des Lebens entstehenden moralischen, gesundheitlichen und hygienischen Probleme drohen in der Einschätzung der Zeitgenossen auf die gesamte Stadtbevölkerung überzuspringen. Etwa wenn gute Luft knapp wird:

»Die zwischen engen Strassen, hohen Häusern und gedrängten Wohnungen ohnehin schon eingeschlossene Luft, wird durch das Athmen vieler Menschen, Pferde, Hunde und anderer Haustiere, durch ihren Unrath, und anderweitige Ausdünstungen ... im höchsten Grade verdorben, und man kann mit Gewißheit annehmen, dass Niemand eine Luft trinke, die nicht kurz vorher in der Lunge eines Anderen gewesen wäre.«⁴

Bis in die 1830er Jahre hat die Miasmentheorie vorherrschende Geltung, obwohl das Konzept der »Medizinischen Polizey« längst darauf dringt, die Wasserhygiene an zentraler Stelle der Bekämpfung der Ansteckungskrankheiten zu berücksichtigen. »Wohl auch weil die hygienische Beherrschung der Luft leichter (und durch Verordnungen statt durch Investitionen) zu strukturieren war als die des Wassers.«⁵

Im Cholerajahr 1831/32 sehen europaweit Politiker endlich ein, daß öffentliche Gelder für die Schaffung von Wasserleitungssystemen bereitgestellt werden müssen; bis dahin gibt es sauberes Wasser in den Städten nur für Reiche.⁶ Für umfassende Re-

⁴ D. Z. Wertheim, Versuch einer medicinischen Topographie von Wien, Wien 1810, S. 51.

⁵ Sylvia Mattl-Wurm, Die Assanierung der Großstadt. Von Wiener und anderen Wässern, in: Herbert Lachmayer / Sylvia Mattl-Wurm / Christian Gargerle (Hrsg.), Das Bad. Eine Geschichte der Badekultur im 19. und 20. Jahrhundert, Salzburg und Wien 1991, S. 138.

⁶ Vgl. Stephan Muthesius, »The Sanitary Revolution« – englische Badekultur als Vorbild im 19. Jahrhundert, in: Herbert Lachmayer (s. A 5), S. 125.

formen der Wasserversorgung sind zunächst vielerlei Parlamentsbeschlüsse notwendig. Die zahlreichen Gesetze, die im Laufe des 19. Jahrhunderts beschlossen werden, stehen im Zusammenhang mit den allgemeinen Fortschritten der demokratischen Gesetzgebung, etwa der Wahlrechtsreform, ab der Mitte des Jahrhunderts. Eine breitere Streuung der Rechte und der Nutznießung des Staates bahnt sich an.

Die Angst vor der nahezu immer von unteren Schichten ausgehenden Choleraepidemie löst zu Beginn der 1830er Jahre wichtige Umwälzungen in der städtischen Politik aus und beschleunigt bereits angelaufene Assanierungsprojekte und Gesundheitsreformen. Angehörige der herrschenden Klassen sehen in einem Engagement in stadthygienischen Belangen die Chance, an der Macht zu bleiben, vielleicht Karriere zu machen. »Es war klar, daß die Propagierung der Sauberkeit und die Einrichtung von neuen Institutionen für die Armen von seiten der ›herrschenden Klassen‹, nachdem die Notwendigkeit statistisch und medizinisch bewiesen schien, den Propagandoren, etwa einem Ratsherrn oder Parlamentarier zur Sicherung und Erweiterung seiner politischen Macht dienen konnte.«⁷

Wie die Pest, und später der Typhus, ist die Cholera in erster Linie eine »Volkskrankheit«, die in den Vierteln der wohlhabenden herrschenden Klassen verhältnismäßig selten vorkommt. Die Verfechter sanitärer und hygienischer Reformen werden jedoch nicht müde, die Reichen darauf hinzuweisen, daß auch ihnen die schreckliche Gefahr droht, angesteckt zu werden. Ihr bevorzugtes Argument entlehnen sie noch geraume Zeit der alten, längst überholten Theorie der verdorbenen Luft und des Miasmas.

»Man glaube ja nicht, daß die Keime von Cholera, Typhus und bösartiger Halskrankheit vor einem Adelsbrief oder dem Titel eines Ministers oder Feldmarschalls Respekt haben. Denkt nicht, daß die verdorbene Luft der Straße, die vom Winde vorwärtsgetrieben wird, umkehrt und untertänig ausweicht, wenn sie auf die mit Marmor oder Bildhauerarbeit verzierten Fenster stößt. Seid davon überzeugt, daß die Krankheitskeime aus den Wohnungen der Proletarier durch die Luft ebensowohl in den Salon und das Schlafzimmer des ersten Staatsdieners geführt werden können.«⁸

Nur ein sehr kleiner Teil der Bevölkerung kann vor der Cholera fliehen und sich in relative Einsamkeit auf das Land, auf die Berge oder ans Meer zurückziehen. Die überwältigende Mehrheit der Stadtbevölkerung, ob arm oder doch einigermaßen begütert, ist der Gefahr ausgesetzt.⁹

⁷ Muthesius, »The Sanitary Revolution« (s. A 6), S. 126.

⁸ Carl Reclam, Lebensregeln. Ernsthaftes und Launisches aus der Gesundheitslehre, Nimwegen 1880. Zit. nach Johan Goudsblom, Zivilisation (s. A 1), S. 241.

⁹ Vgl. Muthesius, »The Sanitary Revolution« (s. A 6), S. 127.

III. Ethik der Reinheit – Zeichen des Lasters – Degenerierung der Rasse

Außer durch die Ansteckungsangst sind die Reformer vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch von einem starken Glauben an die eigenen Kulturstandards inspiriert. »Klassenangst« bedeutet mitunter weniger Furcht vor unmittelbarer Ansteckungsgefahr durch Angehörige unterer Schichten als die Befürchtung »moralisch-gesellschaftlicher Ansteckung« durch Outcasts und Elendsbevölkerung und dadurch Aufweichung der Kulturstandards und Infragestellung jener Gesellschaftsordnung, die einen selber privilegiert.

Die Schriften des berühmten Berliner Arztes und Sozialmediziners, Christoph Wilhelm Hufeland, Professor der Medizin, Staatsrat und Leibarzt des preußischen Königs Friedrich II., stehen hoch im Kurs, werden gerne gelesen und reichlich rezipiert. Wie viele Autoren seiner Zeit kommt auch Hufeland nicht umhin, einmal mehr das Vorbild der angeblich den kalten Bädern so verbundenen Germanen zu strapazieren.

»Die alten Teutschen, die Helden mit den blauen Augen und goldgelben Haaren, die durch ihre ungewöhnliche Größe, ihre körperliche Stärke und ihren Heldenmuth, die Bewunderung selbst der Römer auf sich zogen, liebten und schätzten das Baden über alles. Ihr erster Gang des Morgens war nach dem Flusse, wo sie, Männer und Weiber, sich erfrischten und zu den Geschäften des Tages stärkten.«¹⁰

Als einer der prononciertesten Vertreter progressiver Sozialmedizin und Kommunalhygiene des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts im deutschen Sprachraum bemüht sich Hufeland gleichwohl um wissenschaftliche Begründung und Legitimation wie öffentliche Verbreitung neuer den Körper betreffender Verhaltensstandards, Umgangssitten und Alltagsgepflogenheiten: Anständige Leute sollen sich an Sauberkeit gewöhnen und wenigstens einmal die Woche baden. Die edlen Germanen, hehre Vorfahren des deutschen Volkes, pflegten die Tradition des Flußbadens täglich hingebungsvoll und voller Eifer. Hufeland sieht darin die wichtigste Voraussetzung für den »sauberen«, moralischen, »teutschen« Charakter.

»Und gewiß, abgerechnet die Stärkung und Erhöhung, die hierdurch vom Körper auf die Seele übergeht, und sie zu schönen und edlen Gedanken stimmt, so liegt schon in dem Gedanken der äußeren Reinigung und Abwaschung etwas, was gewiß auch nach und nach auf moralische Reinigung und Besserung wirkt. Es ist kein Zweifel, daß ein Mensch, der Gefühl für körperliche Reinlichkeit hat, und sie nach allen Kräften kultiviert, auch gewiß einen freyeren, reineren und offeneren Sinn haben wird, als der, dem Schmutz und Unsauberkeit zur Gewohnheit geworden ist. Die unreinlichsten Nationen sind auch immer die dümmsten,

¹⁰ Christoph Wilhelm Hufeland, Eine sehr lehrreiche Abhandlung über lauwarme Bäder, in: Ueber die lauwarmen Bäder zu Meidling nächst Wien, Wien 1804, S. 10.

verworfensten, unedelsten; und ich würde, wäre ich ein Reformator, ihre Kultur damit anfangen, sie an körperliche Reinigung zu gewöhnen.«¹¹

Schließlich beruft man sich noch auf das allgemeinere und teilweise neue Argument der gesundheitlichen Regeneration, das durch biologische Erkenntnisse und moralische Gesichtspunkte gestützt wird. Das Schreckgespenst einer unkontrollierten Verelendung läßt die Furcht vor physischer und sozialer Regression aufkommen. »Die insgeheim rebellischen, chaotischen, von der frühindustriellen Arbeit abgestumpften Massen, die sich ständig vermehren und die Städte aufblähen und zerrütten, leisten diesen Vorstellungen von einem ›Rückschritt‹ Vorschub. Gemeint ist damit im Grunde die Gefahr einer Degenerierung der menschlichen Rasse.«¹²

Typisch für den heraufdämmernden völkischen Rassismus des 19. Jahrhunderts besteht für die Zeit eine »...bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen Argumenten der ›Hygiene‹ und Argumenten der ›Moral‹, zur Unterstützung von Verhaltensstandards. Beide haben eine in hohem Maße allgemeine und ›objektive‹ nicht auf spezifische soziale Situationen verweisende Tendenz.«¹³

»Da Sauberkeit wiederum Sauberkeit erzeugt, würde die Sauberkeit der Wohnung auch die Sauberkeit der Kleidung, des Körpers und schließlich der Sitten nach sich ziehen«. Im Gegensatz zum 18. Jahrhundert geht es nun nicht nur um die Lebenskräfte, sondern auch um einen vorher unbekannten Quell der Ordnung. Es entsteht eine Ethik der Reinheit: ›Schmutz ist nichts anderes als das äußere Zeichen des Lasters‹. Die dabei anvisierte Bevölkerungsgruppe ist keinesfalls die Bourgeoisie, sondern natürlich die der Armen in den Städten, und zwar jene, die Anfang des 19. Jahrhunderts in überfüllten Mietshäusern und sogar in dunklen Kellern hausen...«¹⁴

Der Feldzug gegen die Unhygiene der Armen ist in erster Linie ein moralischer Feldzug, der Kontrolle, Disziplinierung, Beherrschung und Veränderung der unordentlichen, spontanen, unmoralischen, unberechenbaren Verhaltensweisen zum Ziel hat,

¹¹ Christoph Wilhelm Hufeland (s. A 10), S. 11.

¹² Georges Vigarello, Wasser und Seife, Puder und Parfüm. Geschichte der Körperhygiene seit dem Mittelalter, Frankfurt am Main 1988, S. 237.

¹³ Goudsblom, Zivilisation (s. A 1), S. 221. – Zum Einzug der Rassenlehre in die deutsche Geistesgeschichte, die dann eine Ungeist-Geschichte ohnegleichen wurde, s. Günther Deschner, Gobineau und Deutschland. Der Einfluß von J. A. de Gobineaus ›Essai sur inégalité des races humaines‹ auf die deutsche Geistesgeschichte 1853–1917, gedr. phil. Diss. der Phil. Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (o. J.). Als erster und noch vor Gobineau fungierender Rasse-theoretiker tritt der Göttinger Professor der Medizin und Naturwissenschaften Johann Friedrich Blumenbach (1752–1840) auf. In seiner 1776 geschriebenen Diss. ›De generis humani varietate nativa‹ stellt er – in späteren Auflagen vielfach modifizierte – »Rassen« mit deren charakterlichen und somatischen Merkmalen vor. Die eigentliche Entdeckung des »Rassenwertes« blieb dann Carl Gustav Carus vorbehalten.

¹⁴ Georges Vigarello, Wasser und Seife (s. A 12), S. 228.

um den herrschenden Klassen, dem Staat, der Wirtschaft und dem Militär gesundes, robustes, verfügbares und eigens zugerichtetes »Menschenmaterial« zu sichern. »Die neue Strategie der Hygiene zeichnet sich durch eine symbolische Gleichsetzung von Desinfektion und Unterwerfung aus. ›Die dumpfe Luft der sozialen Katastrophen‹ – ganz gleich, ob es sich um Aufruhr oder Epidemien handelt – läßt darauf schließen, daß man den Proletarier durch die Desodorisierung seiner Person zu Disziplin und Arbeit zwingen könnte.«¹⁵

IV. Die Stadt verdichtet sich bedrohlich

Fast jeder in der Zeit des Vormärz in Städten lebende Mensch macht im eigenen Verwandten-, Freundes-, Bekannten- oder Verkehrskreis die mitunter traumatische Erfahrung einer epidemischen Ansteckung mit letalem Ausgang. »Der eigentliche Grund für diese verheerende Wirkung ... lag in den schlechten sanitären Verhältnissen und vor allem in den beengten und elenden Wohnbedingungen, denen ein Großteil der Bevölkerung, vor allem in den Vorstädten, ausgeliefert war.«¹⁶ Während Wien in der Zeit zwischen 1828 und 1847 um 42,5% (= ca. 123 000 Einwohner) wächst, erhöht sich der Wohnhausbestand nur um 5%.¹⁷ Zwar hausen Unterschichten fernab der »feinen Gesellschaft« zusammengepfercht in Gettos an der Peripherie, doch verstärkt sich ihr Zuzug durch die anhaltende Landflucht von Jahr zu Jahr. Beträgt der Anteil der Ortsfremden an der städtischen Gesamtbevölkerung (Stadtzentrum inklusive Vorstädte und Vororte außerhalb der Linien) 1815 9,5%, steigt er 1840 auf 43%. Etwa 85% des Bevölkerungszuwachses von ca. 100 000 Menschen in den Jahren 1830 bis 1848 gehen auf das Konto ländlicher Zuwanderung. Nur 15% stammen aus einem seit längerem erstmals in diesen Jahren feststellbaren Geburtenüberschuß der in Stadt und Vorstädten Lebenden. Das Wachstum ist fast ausschließlich ein Wachstum der ländlichen Unterschichten, die wegen Deindustrialisierung des flachen Landes und wegen Niederganges des Handwerksgewerbes aus Böhmen, Niederösterreich, Mähren, Süddeutschland und den Alpenländern zugewandert sind.¹⁸ Sie versuchen vorwiegend in den billigeren Vororten sesshaft zu werden, die, obwohl teilweise industrialisiert, verslumen. Peter Feldbauer und Hannes Stekl nennen Hintergründe und eindrucksvolle Zahlen der Verarmung.

¹⁵ Alain Corbin, Pesthauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs, Frankfurt am Main 1988 (Erstdruck in Deutsch: Berlin 1984), S. 191.

¹⁶ Robert Waissenberger, Die Mentalität des Biedermeier, in: Ders. (Hg.), Wien 1815–1848. Bürgersinn und Aufbegehren. Die Zeit des Biedermeier und Vormärz, Wien 1986, S. 62.

¹⁷ Michael Hamm, Die Unterschichten Wiens im Vormärz. Soziale Kategorien im Umbruch von der ständischen zur Industriegesellschaft, phil. Diss., Wien 1984, S. 53.

¹⁸ Sepp Ehmer, Familienstruktur und Arbeitsorganisation, Wien 1980, S. 96.

»Im Gefolge des Überganges von extensiver zu intensiver Nutzung der Arbeitskraft, der sich im 19. Jahrhundert wesentlich rascher als während des Manufakturzeitalters vollzog, schieden immer größere Segmente der Bevölkerung, insbesondere arme, verwaiste und verwahrloste Jugendliche sowie durch verschiedene persönliche Merkmale »Behinderte« aus dem bisher existenzsichernden Arbeitsverhältnis im Rahmen eines Haushalts aus. Auf dem ... Weg zum armenpolitischen Laissez-faire wurde auf die Schaffung eines neuen sozialpolitischen Instrumentarismus verzichtet. Dadurch blieben die Massen der Arbeitslosen und Armen mehr und mehr auf die eigenen dürftigen Ressourcen oder die ihrer besitzlosen Familien angewiesen. (...) Wenn ... für Deutschland die am Rande des Existenzminimums lebenden und in Krisenzeiten besonders gefährdeten Menschen auf mehr als die Hälfte der Bevölkerung geschätzt wurden, so darf wohl auch für Österreich mit ähnlichen Dimensionen gerechnet werden. Amtliche Erhebungen für Wien ergaben im Jahr 1807 etwa 37 500 Almosenwerber, also nicht weniger als 18% der Gesamtbevölkerung (wobei die größere Gruppe der zeitweilig Arbeitslosen gar nicht berücksichtigt war). Eine für die Jahre 1810 bis 1814 durchgeführte Erhebung der Armen in Wien erbrachte im engeren Stadtgebiet die enorme Zahl von 8700 armen und verwahrlosten Kindern.«¹⁹

In der Wiener Manufakturperiode zwischen 1780 und 1820 schafften »...sowohl Hausindustrie als auch außerhäusliche Arbeitsmöglichkeiten für Personen beiderlei Geschlechts und verschiedener Altersstufen ... vermehrte Arbeitsmöglichkeiten, die gemeinsam mit besseren rechtlichen Voraussetzungen die ökonomischen Voraussetzungen für die Ausbreitung der Arbeiterfamilie begünstigen.«²⁰ Als dies beides später nicht mehr der Fall ist, liegt die Geburtenziffer zur Jahrhundertmitte trotzdem weiterhin hoch, was die ungesicherten und prekären Existenzbedingungen der Kinder in Obhut meist alleinerhaltender Mütter in einer Zeit ohne soziale Absicherung noch verschlimmert. Mit signifikanter Häufigkeit nehmen Seuchen ihren Ausgang von Arbeiterquartieren, Elendsvierteln und Stadtrandslums, wo Menschen ihr Leben am (und, im Fall der Arbeitslosigkeit oder Erwerbsunfähigkeit unter dem) Existenzminimum fristen. Mehr noch als vor »sozialrevolutionären Eruptionen« fühlen sich die herrschenden Klassen der Stadt in dieser Hinsicht von der »gefährlichen Armut« bedroht.²¹ »Closed communities encouraged contamination of »the healthy, strong, vigorous and decently habited«, by »the infirm, weak, feeble, filthy and naked.«²²

¹⁹ Peter Feldbauer / Hannes Stekl, Wiens Armenwesen im Vormärz, in: Renate Banik-Schweitzer / Andreas Baryli u. a., Wien im Vormärz, Wien 1980, S. 175.

²⁰ Sepp Ehmer, Produktion und Reproduktion, in: Banik-Schweitzer (s. A 19), S. 122.

²¹ Jürgen Kuszynski, Geschichte des Alltags des deutschen Volkes, Bd. 3 (1810–1870), Berlin (Ost) 1981, S. 163 f.

²² Frank Mort, Dangerous Sexualities. Medico-moral politics in England since 1830, London and New York 1987, S. 23.

Von den katastrophalen großstädtischen Gesundheits- und Hygieneverhältnissen in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sind vor allem Alte, Kranke, Schwache und Kinder betroffen. Die hohe Kindersterblichkeit, die erst nach der Jahrhundertmitte einen deutlichen Rückgang erfährt, ist als Hauptursache dafür anzusehen, daß sehr lange kein Geburtenüberschuß in Wien entsteht. Die allgemeine Verschlechterung der Lebensverhältnisse für den überwiegenden Teil der frühindustriellen Bevölkerung, die ständig grassierende »Volksseuche« Tuberkulose, die Choleraepidemie 1831, der durch Kartoffelkrankheit und Mißernten verursachte Hungertyphus in den Jahren unmittelbar vor der Revolution sowie die generell hohe Mortalität vor allem der jungen, in Ausbildung stehenden Bevölkerung tragen das ihre dazu bei.²³

Im großen und ganzen steht der vormärzliche Staat der Zunahme der Armen- und Arbeitslosenzahlen desinteressiert bis verständnislos und daher ohne nennenswertes Krisenmanagement und mit einem reichlich bescheidenen Interventionsinstrumentarium gegenüber. »Kennzeichnend für die Armenpflege ... war das fortdauernde Nebeneinander von josephinischen Neuerungen, individuellem Almosengeben, vereinsmäßig organisierter privater Wohltätigkeit und eigenen kirchlichen Fürsorgeeinrichtungen bei insgesamt abnehmendem staatlichen Engagement.«²⁴ Vorwiegend als »gewissensberuhigende Reaktion« auf nicht abbreißende ärztliche Warnungen vor dem die gesellschaftliche Elite selber bedrohenden gesundheitspolitischen Laissez-faire versucht die Stadt halbherzig an einen im Josephinismus unternommenen Vorstoß in Richtung Sozialhygiene und Volkswohlfahrt anzuknüpfen: an die Errichtung von Badeschiffen in der Donau.

V. Körperhygiene am Fluß

Im Verlauf des abendländischen Hygienisierungsprozesses, ohne den das ungeheure Anwachsen der Städte nicht vorstellbar ist, müssen Menschen ab dem 18. Jahrhundert die äußerliche Wasseranwendung zwecks Säuberung des Körpers, die Körperwaschung mit Wasser, das Reinigungsbad zu Hause, in einer Badeanstalt oder direkt am Fluß erst wieder mühsam akzeptieren und »erlernen«. Darin ist die Aufklärung treibende Kraft. Ihre Agitation ist Ausgangspunkt für die relativ rasche und auf breiter Basis erfolgende Durchsetzung der physikalisch-chemischen Ganz- und Teilkörperwaschung mittels Wasser, Lappen, Bürsten, verdünnter Aschenlauge (bei Armen) oder Seife (bei Wohlhabenden); von kalten, warmen und lauwarmen Teil- und Vollbädern in Schaff, Bottich, Badekufe oder Wanne; des Badens und Schwimmens in freien Ge-

²³ Vgl. E. Silber, Beiträge zur Sozialstruktur Wiens im Vormärz ... aufgrund der magistratischen Verlassenschaftsakten des Jahres 1840, 2 Bände, phil. Diss., Wien 1977, S. 57 f. Sowie: Hann, Unterschichten Wiens im Vormärz (s. A 17), S. 21 f.

²⁴ Peter Feldbauer / Hannes Stekl, Wiens Armenwesen im Vormärz, in: Banik-Schweitzer (s. A 19), S. 183.

wässern. Die neuen Praktiken setzen im Laufe des 19. Jahrhunderts frühere Verhaltensstandards der Wasservermeidung und »wasserlosen Sauberkeit« (diese erreichte ihren Höhepunkt im höfischen Barock) außer Kraft und heben die weitverbreitete Meinung von der Irrelevanz der auf Wasseranwendung basierenden Körperhygiene auf.

Für Menschen in den Städten sind seit dem Mittelalter öffentliche Bäder, ganz zu schweigen von eigenen, rar und unerschwinglich teuer geworden. Die wieder entdeckte, entmystifizierte, pädagogisierte und verwissenschaftlichte Bade- und Wasser-Hygienekultur kommt hier wie gerufen. Ihren der gesellschaftlichen Elite angehörenden Propagandisten geht es neben Naturnähe, Schwimmenlernen, Hydrotherapie, Krankheitsprophylaxe, Abhärtung, Wassergymnastik und Erhöhung der Körperwasch- und Kleiderwechselfrequenz für die Angehörigen des eigenen sozialen Milieus auch um ein lückenloses gesamtgesellschaftliches Einlösen von Sauberkeitsstandards, vordringlich um eine prä-bakteriologische Hygiene für Arme. Kaltes Flußwasser erhält in diesem Programm die Funktion eines Mittels gegen die der »Sozialplage« (damit gemeint: explodierende Bevölkerungszahlen in den Armenvierteln) inhärenten Gefahr der sich unkontrollierbar und uneindämmbar ausbreitenden Masseninfektion²⁵ und bietet obendrein vorteilhafte physiotherapeutische, bewegungsphysiologische und allgemeine gesundheitliche Effekte.

»Selbst da, wo öffentliche Badehäuser in genügsamer Menge, und auch von Armen unentgeltlich zu benutzende bestehen, ist es sehr wichtig, in einem nahe fließenden Wasser eine, keine Gefahr drohende, Gelegenheit zum Baden möglich zu machen, indem Flußbäder immer einen entschiedenen Vorzug vor kühlen und kalten Wannenbädern behaupten. Nicht bloß, daß die in den Wannenbädern nicht zu genießenden Wellenschläge, und die dadurch hervorgebrachten elektrischen und magnetischen Strömungen diesen Vorzug ertheilen, es ertheilen ihn auch das, durch den Aufenthalt zahlloser organischer Wesen in dem fließenden, erhöhenden, durch das Leben und Absterben in ihm erzeugten und, durch seinen Geruch sich ergebenden, seinen, animalischen und flüchtenden Stoffe; die durch das stete Abfließen möglich werdende Entfernung des vom Körper gesonderten Verdorbenen; die eigens modificirte Beschaffenheit der Luft über den Flüssen, die so viel wohlthuender empfunden wird, als die in Badezimmern eingesperrte; das Gleichbleiben der Temperatur des Wassers während des Bades, und die Möglichkeit, sich freyer, auch schwimmend in demselben bewegen zu können.«²⁶

²⁵ Siehe dazu: Ernst Gerhard Eder, Antiseptikum kaltes Wasser, in: Historisches Museum der Stadt Wien (Hg.), Das Bad. Körperkultur und Hygiene, Wien 1991, S. 31 ff.

²⁶ Dr. Georg W. Chr. von Kahlhor, Über die zweckmäßige Anwendung der Haus- und Flußbäder zur Erhaltung der Gesundheit, Jugend und Schönheit. Eine auf Erfahrung gegründete Anleitung, das Baden nützlicher zu machen, Wien 1822, S. 289 f.

Da die ersten Flußbadeunternehmen in den Städten der überwiegenden Mehrheit des Zielpublikums zu teuer sind (wenigen aber auch nicht komfortabel und elegant genug), die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Körperreinigung im kalten Fluß zwar nicht gerade überwältigend, so doch immerhin im Entstehen begriffen sind, das staatliche Interesse an Gesundheitspolitik und Hygienemaßnahmen jedoch deutlich steigt, werden elegante Privatbäder sowie komfortlose Gratisbäder errichtet. In Wien begrüßen Ärzte dahingehende Initiativen von Regierung und Unternehmerschaft. Sie sind es, die Städterinnen und Städter unermüdlich auf die hygienischen Chancen der nahen Donau aufmerksam machen und regelmäßige Körperpflege einmahnen.

»Noch beträchtliche Vorthelle, welche die Donau den Bewohnern Wiens verschaffet, sind das Baden, Waschen, Begießen der nahegelegenen Gärten und die Unreinigkeiten der Stadt durch ihren schnellen Lauf wegzuführen, ohne daß ein Nachtheil für die Gesundheit entstehen kann. (...) Das Wasser der Donau ist weich, zum Kochen, Brauen und Waschen vorzüglich gut. Zum Baden braucht es der Wiener häufig theils warm, theils kalt, wozu zu beiderley Gebrauch an dem Fluße selbst reinliche und bequeme Badehäuser, ohne der Gefahr zu ertrinken ausgesetzt zu seyn, angelegt sind.«²⁷

Geworben wird für die neuartigen Kaltbäder ebenso wie für die bis in den Vormärz immer zahlreicher werdenden, von Privaten betriebenen gemauerten Hausbadeanstalten. Hausbadeanstalten sind bis zur Zeit hochleistungsfähiger Wasserleitungen gleichwohl mit Flußwasser gespeist, das bei Entrichtung der nötigen Taxe auch vorgewärmt erhältlich ist. Wie niemals zuvor besorgen sich nun herrschende Klassen, kommunale und staatliche Behörden sowie die industrielle Unternehmerschaft ganz unmittelbar und geradezu akribisch um das Waschwasser für jeden einzelnen plebejischen Körper.

Ist der Weg aus den billigen Vierteln zu den unentgeltlichen Flußbädern auch weit und nimmt viel Zeit in Anspruch, sollen sich die einfachen Menschen daran gewöhnen, regelmäßig dahin zum Waschen, Baden und Schwimmen zu pilgern. Um die äußeren Rahmenbedingungen für häufiges Flußbaden zu optimieren, gilt es, Wegstrecke und Zeitaufwand, um ins Bad zu gelangen, möglichst gering zu halten. Auf bequeme und rasche Erreichbarkeit der Bade- und Waschegelegenheiten in den Städten wird großer Wert gelegt, je stärker sich die Formel »Zeit ist Geld« in der frühindustriekapitalistischen Gesellschaft durchzusetzen vermag.

»Vorzüglich sehe man ... darauf, daß man sich des Flußbadens, ohne weit gehen zu müssen, bedienen könne. Nicht bloß, daß eine zu weite Entfernung desselben vom Wohnorte, leicht zu einer nachtheiligen Erhitzung vor dem Baden Veranlassung werden kann, sie verhindert auch, daß man sich desselben so häufig bedie-

²⁷ Joseph Bosing, Versuch einer medicinischen Topographie von Wien, in: Medicinisches Archiv von Wien und Österreich vom Jahre 1800, Wien 1801, S. 214 f.

nen kann, als man wohl wünschte, indem sie auf zu großen Aufwand an Zeit Ansprüche macht. Flußbäder sind ein vorzügliches Bedürfnis für Mittelleute und Arme, da es diesen schwer oder gar unmöglich fällt, wo noch nicht genug öffentliche Badehäuser bestehen, und die Preise der Wannenbäder zu hoch gehalten werden, sich dieser bedienen zu können. Muß eine bedeutende Zeit verwendet werden, um Flußbäder benutzen zu können, so kommt ihr Gebrauch ebenfalls zu hoch zu stehen, als daß er oft gesucht werden könnte.«²⁸

Städtische Unterschichten widersetzen sich den kommunalen und staatlichen Hygienisierungsprogrammen, empfinden die Empfehlungen von Kaltbädern zur Körperreinigung gelinde als Zumutung. Ihr Widerstand »... stört, läßt sich nicht behandeln, das allgemeine Wohl wird abgelehnt, nicht mit Argumenten, sondern mit anderem Leben. (...) ...der Widerstand der Armen will deren eigene Willkür erhalten, sie kümmern sich um keine ›Universalverbesserung‹.«²⁹ Dagegen produzieren die beginnende Industrialisierung, die Institutionen der bürgerlichen Gesellschaft wie Kaserne, Fabrik, Schule, Gefängnis, Krankenhaus »... eine ›Ordnung der Dinge‹, der gegenüber ein bloßes anderes Leben nicht mehr genügt. Die Traditionen der bisherigen Vagantenbevölkerung sind nicht mehr aufrechtzuerhalten, die Armen werden nicht nur in den Anstalten, sondern auch in den Städten vereinzelt.«³⁰

»The state promoted the health and happiness of individuals, while at the same time delivering important moral and economic benefits to capital. Sickness was a costly thing, especially to the nation state, and hence public health administration needed to form a central plank of the art of government. Health reform would secure real commercial and industrial rewards. A clean, healthy and morally ordered workforce increased the efficiency of labour-power, reduced manufacturers' costs and so promoted a general increase in comfort and wealth for all classes of society.«³¹

VI. Medizinisch-moralischer Kreuzzug

Der englische Kulturanthropologe Frank Mort entwarf vor Jahren eine Theorie der »medical hegemony of the industrial bourgeoisie«, die »a middleclass monopoly over the issues of moral, health and hygiene« manifestiert.

»This medico-moral discourse was not wholly new. Many of the issues ... had their antedecedents in earlier theories of social medicine. The 1830s and 1840s marked the crystallization of debates dating back a least half a century over me-

²⁸ Kahtlor, Über die zweckmäßige Anwendung (s. A 26), S. 228.

²⁹ Wolfgang Dreyen, Infame Körper: Widerstand im Erziehungsprozeß, in: Dietmar Kamper / Christoph Wulf, (Hg.), Der andere Körper, Berlin 1984, S. 72.

³⁰ Dreyen, Infame Körper, in: Kamper / Wulf (s. A 29), S. 76.

³¹ Frank Mort, Dangerous Sexualities (s. A 22), S. 35.

dical and philanthropic perceptions of the poor. In the eighteenth century a system of hygienics, directed at the improvement of specific institutional populations (prisoners, workhouse inmates and hospital patients) was as much a moral as a medical crusade.«³²

Der »medizinisch-moralische Kreuzzug« korrespondiert mit staatlich-herrschaftlicher Kontrolle und Disziplinierung von Körpern und körperlichen Bedürfnissen und verläuft in Richtung der Diskriminierung und Anprangerung alles, was nicht ins Menschen- und Gesellschaftsbild des Reformabsolutismus und Industriekapitalismus paßt. Er richtet sich folgerichtig gegen die hedonistischen, irrationalen, unberechenbaren Verhaltensweisen der Unterschichten und steht am Beginn des Erziehungsprozesses, der zur Herausbildung eines disziplinierten Industrieproletariats führt.³³

»Die Sauberkeit der Armen gilt demnach als Unterpfand ihrer Sittlichkeit und als Garantie für eine gewisse ›Ordnung‹. Besonders ab 1840 festigt sich die Verbindung dieser beiden Vorstellungen ... Daraus ergibt sich ein sehr komplexer und zugleich recht globaler Anspruch, denn die Sauberkeit von Straßen, Häusern und Zimmern sowie die Körperhygiene sollen ausschließlich dazu dienen, auf die Sitten der Ärmsten Einfluß zu nehmen. Ihre vermeintlichen ›Laster‹, ob sie nun verborgen oder offensichtlich sind, sollen durch eine Veränderung ihrer Körperpflegegewohnheiten bekämpft werden. So entsteht eine regelrechte Heilslehre, die die Erziehung der Armen zum Thema hat, und der Sauberkeit gleichsam exorzierende Kräfte zuschreibt.«³⁴

In der Wiener Neustädter Kadettenerziehungsanstalt predigt der für Ausbildung und Erziehung zuständige Graf Kinsky den Ausbildnern den Zusammenhang zwischen körperlicher und seelischer »Reinlichkeit«:

»Vernachlässigung im Anzug, in körperlicher Reinlichkeit, eigentlich Vergeßlichkeit hierüber, sind zwar noch keine Merkmale einer schmutzigen Seele; doch scheinen anhaltende Vernachlässigung folglich nicht mehr Vergeßlichkeiten, gewohnte individuelle Unreinlichkeiten, immer Ueberbleibsel nicht genug angenommener guter Gewohnheiten in Erziehungsjahren (zu sein). Unordentlicher Anzug aber, ungewaschener, ungesäuberter Körper solcher Leute, welche 22 Stunden, vielleicht der ganze Tag nach Willkühr einzuteilen freisteht, verrieth wenigstens oft den lüderlichen Menschen, wenn nicht die schmutzige Seele.«³⁵

³² Mort, Dangerous Sexualities (s. A 22), S. 22.

³³ Siehe etwa: Sidney Pollard, Die Fabriksdisziplin in der industriellen Revolution, in: Wolfram Fischer / Georg Bajor (Hg.), Die soziale Frage. Neuere Studien zur Lage der Fabrikarbeiter in der Frühphase der Industrialisierung, Stuttgart 1967, S. 159–185.

³⁴ Georges Vigarello, Wasser und Seife (s. A 12), S. 227.

³⁵ Graf Franz Kinsky, Befehlsprotokolle der thesesianischen Militair-Akademie Wiener Neustadt, Supplementband, Wiener Neustadt 1787, S. 9.

»Schmutzige Seele« meint die verdorbene, sündige, unbeherrschte, unberechenbare, triebhafte Psyche. Die Bestrebungen der herrschenden Klassen, neuen sozialen Strukturen und Figurationen, die der Triebkontrolle und Sexualrepression dienlich sind, zur Ausformung zu verhelfen, machen sich Sauberkeitsnormen zu Nutze. Wer diesen nicht entspricht, wird der Unsittlichkeit verdächtigt, ja bezichtigt.

»Sexual immorality was defined through the significations of dirt, disease, squalor, corruption and the political and cultural threat of an urban working-class populace. (...) Filthy habits of live were never seperated from the moral filthiness for which they were the type and the representative.«³⁶

Bis zur Realisierung der Institution der Volksbrausebäder sehen Sozialpolitiker und Sozialmediziner für die breite Bevölkerung zur unzureichenden und unzulänglichen Waschpraxis mit Wasserkrug und Waschsüssel und zum kostspieligen Bad per Hauszustellung nur eine Alternative: billige, billigste, am besten kostenlose Flußbäder. Im Vormärz erfüllt das in Flußschwimmanstalten oder Strandbädern legalisierte sommerliche Schwimmen und Baden im freien Fluß vorläufig die in moralischer und sittlicher Hinsicht einigermaßen akzeptierte Funktion einer kompletten Körperwäsche für einfache Leute. Um die Mitte des Jahrhunderts gehören Schüler, Waisenknaben oder Rekruten, die zu den Badeanstalten oder Freiluftbadeplätzen an die Donau geführt werden, zum alltäglichen Anblick in Wien. Im Frey-Bad im Fahnenstangenwasser waschen sich, baden und schwimmen abwechselnd ganze Bataillons.³⁷ Die staatliche Elite- und Kaderschule für Jungadelige und zukünftige Diplomaten, die k.k. Theresianische Akademie (Theresianum), unterhält seit 1848 sommersüber einen Bade- und Schwimmbetrieb im Freiluftbassin auf eigenem Gelände.³⁸

Militärangehörige und Militärweisenknaben werden in der Wiener Militärschwimmschule ins kalte Donauwasser gezwungen: Sie haben wöchentlich Schwimmstunden zu absolvieren und dabei ein Reinigungsbad zu nehmen. Den Direktor des k.k. Waisenhauses in der Alservorstadt, den Salzburger Pädagogen Franz Michael Vierthaler, interessiert allerdings weniger die eigentliche Schwimmausbildung, schon mehr die Körperreinigung, aber ganz besonders die präsumierte, erhoffte sexualdisziplinierende Funktion von sportlicher Bewegung und prickelndem kalten Flußwasser.

»Gymnastik ist ein Bedürfnis unseres Zeitalters. Es soll durch sie nicht nur physische Bildung bewirkt, sondern auch der Ausartung der Sinnlichkeit entgegen gewirkt werden. Die moralischen Rücksichten fordern uns beynahe noch dringender, als die physischen dazu auf.«³⁹

Gerade deswegen kann sich Vierthaler mit der Neuerung, beim sonn- und feiertägli-

chen Übungsbetrieb in der Militärschwimmschule Zuseherinnen zuzulassen, nicht anfreunden.

»Wenn zu den jugendlichen Uebungen dem Publicum und insbesondere den Mädchen und Frauen der Zutritt offen steht, so wird sich der reine Zweck davon bald verlieren.«⁴⁰

Frauen und Mädchen steht »zum reinen Zweck« vorerst nur der Zutritt zu dem Teil für Unbemittelte kostenlosen Flußbädern mit für sie reservierten Abteilungen, Schwimmflächen und Badezeiten offen. Die strikte Trennung der Geschlechter beim Freiluftbade- und Schwimmbetrieb auf der Donau (die Zuseherinnen in der Militärschwimmschule sind die einzige und heftig kritisierte Ausnahme) verfehlt ihre sexualdisziplinierende Wirkung sicher nicht. Obendrein gelten Körperübung, -training, -hygiene und -abhärtung durch öffentliche und staatliche Erziehungs-, Schul- und Ausbildungsinstitutionen als hervorragende Mittel, besonders jugendliche Sexualität zu sublimieren oder daraus sich ableitende Aktivitäten und Verhaltensweisen zu unterdrücken. Was indessen nicht gesehen wird oder nicht gesehen werden will: Sexuelle Gefühle, Sehnsüchte und Begehren werden oftmals durch derlei offensive, offensichtliche, öffentliche Strategien geradezu implantiert, stimuliert und provoziert.

»Sprechen wir unsere allgemeine Arbeitshypothese aus. Die Gesellschaft, die sich im 18. Jahrhundert entwickelt – man mag sie bürgerlich, kapitalistisch oder industriell nennen – hat dem Sex nicht eine fundamentale Erkenntnisverweigerung entgegengesetzt. Sie hat im Gegenteil einen ganzen Apparat in Gang gebracht, um wahre Diskurse über ihn zu produzieren. Sie ... ist angetreten, seine geregelte Wahrheit zu formulieren.«⁴¹

Die nicht geringzuschätzende gesellschaftliche Funktion der neuen Wasser-Hygiene liegt darin, ihren Beitrag dazu zu leisten, Frauen, Männer, Jugendliche und Kinder als zukünftig klaglos funktionierende Beamten/innen, Handwerker/innen, Unternehmer/innen, Arbeiter/innen, Dienstboten/innen oder Soldaten im Sinn der kulturellen, ästhetischen, hygienischen, ökonomischen, militärischen und bevölkerungspolitischen Interessen der herrschenden Klassen und ihres bürgerlich-industriellen-kapitalistischen Staates zu erziehen, zu- und abzurichten. Betont sei, daß sich die Angehörigen der kulturell tonangebenden Eliten aus diesem Prozeß, der unter seinen medizinisch-moralischen Vorzeichen einem Kreuzzug ins Innere der Gesellschaft gleicht, nicht ausnehmen, vielmehr sich dahingehend selbst radikal »missionieren«.

»Steht nicht die geschwätzige Aufmerksamkeit, die seit zwei oder drei Jahrhunderten ihren Lärm um den Sex macht, im Dienste des elementaren Bemühens, nämlich dem, das Bevölkerungswachstum zu sichern, Arbeitskraft zu produzie-

³⁶ Mort, *Dangerous Sexualities* (s. A 22), S. 39.

³⁷ Adolf Schmidl, *Wien und seine nächsten Umgebungen mit besonderer Berücksichtigung wissenschaftlicher Anstalten und Sammlungen*, 7. Aufl., Wien 1858, S. 207.

³⁸ Schmidl, *Wien und seine nächsten Umgebungen* (s. A 37), S. 66.

³⁹ Franz Michael Vierthaler, *Entwurf zu pädagogischen Vorlesungen*, Wien 1824, S. 112.

⁴⁰ Vierthaler, *Entwurf* (s. A 39), S. 115.

⁴¹ Michel Foucault, *Sexualität und Wahrheit*, Bd. 1: *Der Wille zum Wissen*, 3. Aufl., Frankfurt am Main 1989, S. 88.

ren, die Form der gesellschaftlichen Beziehungen aufrechtzuerhalten, kurz: im Dienste der Absicht, eine ökonomisch nützliche und politisch konservative Sexualität zu bilden?«⁴²

Die schockartige, asketisch-selbstdisziplinierende, abhärtende wie säubernde Wirkung kalten Flußwassers kombiniert mit dem drakonischen Schwimmdrill in Militär- und Zivilschwimmschulen bar jeglicher sinnlicher Ablenkung scheint der Zeit jedenfalls hervorragend dafür geeignet.⁴³

VII. Hallenbäder und Waschanstalten

Im Nachmärz geraten die völlig komfortlosen Freiluftbadestellen am Donauufer und die Mehrzahl der technisch primitiven, hygienisch nicht unbedenklichen, im Angebot bescheidenen Flußbadeschiffe auf dem Wasser selbst (man kann in ihren Kabinen nur entweder Wannenbaden oder mittels einer Öffnung im Schiffsboden direkt im Flußwasser) bei Ärzten, Hygienikern und Bäderexperten ins Hintertreffen. Für »wahre« Gesunderhaltung, Krankheitsprophylaxe, Hydrotherapie, Körperpflege und Lebensreform reichen einfache Flußbäder jetzt bei weitem nicht mehr aus. Dem nicht genug, wird vor dem pathogenen Klima an der Donau und besonders vor Ansteckungsgefahr und unsittlichen Belästigungen durch den Pöbel gewarnt. Seit Errichtung der ersten Flußbäder hatte es ja neben prominenter Befürwortung auch Kritik an ihren hygienischen Bestimmung und Aufgabenerfüllung gegeben. Johann Peter Frank, Professor der Medizin, seit 1795 Direktor des Ersten Allgemeinen Krankenhauses in Wien und Verfasser eines sechsbändigen Werkes zur »Medicinischen Polizey«,⁴⁴ meldete angesichts der ersten Flußbäder sittliche wie prä-bakteriologische Bedenken an, die er allerdings im gleichen Atemzug mit der Forderung nach entsprechenden polizeilichen Maßnahmen zu zerstreuen trachtete.

»Wenn nun die Polizei dafür sorgte, daß (wie sonst leicht zutreffen dürfte) dergleichen Badehäuser nicht zum Sammelplatz ausschweifender Menschen und folglich zur Quelle der Erschöpfung und wechselseitigen Ansteckung mit einem die Zeugungstheile angreifenden, und durch kein fließendes Wasser ... abzuspülenden Gifte, wie man sich vielleicht einzubilden versucht sein möchte, ausarten, ... so sind dergleichen Gelegenheiten zur öfteren Abwaschung des Körpers und zur Stärkung seiner Nerven und Fasern durch die unnachahmliche Wirkung kalter Bäder, gewiß eines der größten und natürlichsten Mittel zur Wiederherstellung aller der Vorzüge deutscher Mannhaftigkeit und Spannkraft...«⁴⁵

⁴² Foucault, Sexualität und Wahrheit (s. A 41).

⁴³ Vgl. dazu: Eder, Schwimmdisziplin, in: Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 2/1990, S. 65f.

⁴⁴ Johann Peter Frank, System einer vollständigen medicinischen Polizey, Bd. 1ff., Mannheim 1778.

⁴⁵ Johann Peter Frank, System (s. A 44), S. 1003.

Aufbauend auf solcher Argumentation ist dem gut situierten Klientel später, als geeignete bauliche Alternative zu den Badeschiffen am Fluß bereit stehen, leicht nahegelegt, gleich besser gänzlich auf beschwerliche und riskante Naturunternehmungen und -kontakte zu verzichten, sich dafür bequemst in nächster Nähe moderner hygienischer Badetechnologien zu bedienen, mechanisch-technische Hilfsmittel, Apparaturen, Vorrichtungen und Geräte jeder erdenklichen Art zur Erzielung größt- und schnellstmöglichen Effektes für den Körper zu benützen. Begeistert rezipieren Journalisten die Einführung der Filtriertechnik für die Donauwasserzuspeisung im Dianabad.

»Vier Pumpen, getrieben mittels Dampfkraft heben das Wasser durch starke gußeiserne Röhren, ... empor unter den hydraulischen Turm und drücken es in das Reservoir auf der Bodenkammer des Filtrirhauses, von wo es in die Läuterungsapparate zu ebener Erde herabfällt, um so dann neuerdings empor, durch ein sehr sinnreich kombiniertes Röhrensystem ... hinüber in die ... Badeanstalten verschiedener Art, geführt zu werden.«⁴⁶

Unbehandeltes Donauwasser direkt zum Baden zu benützen, erscheint der eleganten Gesellschaft plötzlich unheimlich und suspekt. Wie vorteilhaft, daß »... die Wassermasse des Bades ... stets, ununterbrochen und ausschließlich mit filtrirtem, also von allen wenn auch nicht geradzuschädlichen, doch unsauberen Bestandtheilen gereinigten Donauwasser ergänzt und erneuert«⁴⁷ wird.

Dem ursprünglich naturromantischen Wunsch nach freier Luft, Sonne, Wind und Wetter, floristischer Umgebung und freifließendem Wasser können in der Folge auf argumentativer wie praktischer Ebene immer erfolgreicher entgegengesetzt werden: hygienische Vorrichtungen und hydro- und physiotherapeutische Praktiken innerhalb abgezierter, streng limitierter Räume, mit Hilfe mechanisierter, automatisierter Schwimmbad- und Servicetechnologie, unter sozialer Kontrolle, Diskretion und Distinktion bei größtmöglicher Sicherheit vor Badeunfällen und Ansteckung. »Eingebunden in das Angebot bereits vorhandener repräsentativer Bade- und Freizeiteinrichtungen und weniger militärischen als kulturellen Interessen entsprechend, boten diese das neuartige Vergnügen, inmitten der Stadt und unabhängig von der Natur dem Schwimmsport nachzugehen. Die der Geschichte des städtischen Bades immanente Naturaneignung und Naturbeherrschung erreichte mit diesem technischen Projekt einen Höhepunkt.«⁴⁸

Die innerhalb der Fluß- und Freiluftbadekultur an der Donau nicht ganz eindeu-

⁴⁶ Wiener Zuschauer, Nr. 77, 1843, S. 814.

⁴⁷ Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode, Nr. 91, 25. 3. 1843, S. 726.

⁴⁸ Gottfried Pirhofer / Ramon Reichert / Martina Wurzbacher, Bäder für die Öffentlichkeit. Hallen- und Freibäder als urbaner Raum, in: Herbert Lachmayer / Sylvia Mattl-Wurm / Christian Gargerle (Hrsg.), Das Bad. Eine Geschichte der Badekultur im 19. und 20. Jahrhundert, Salzburg und Wien 1991, S. 156.

tige, nicht absolut vollzogene Trennung der sozialen Klassen (es gab kostenlose Badeschiffe, die sich in der Qualität nicht wesentlich von jenen, in denen Eintritt gezahlt werden muß, unterscheiden) wird in den sozialdifferenzierten, elitären Hallenbädern am Ende verwirklicht.

»Dieser Prozeß – hin zum Hallenschwimmen – hatte 1842 mit dem Dianabad in Wien begonnen. Auch er war politisch nicht unmittelbar und eindeutig klassifizierbar. Einerseits wollte damit die liberale Stadtverwaltung nach englischem Vorbild etwas tun, um ... »den ärmeren Volksklassen zu dienen«. Andererseits unterstrichen Trennungen nach Klassen (eins bis drei) und nach Geschlechtern den konservativen Charakter. Wie auch immer – die Halle selbst war Teil einer spezifischen »restaurativen Figuration«.«⁴⁹

Von privaten Unternehmern betriebene Bäderkomplexe und Schwimmhallen aufzusuchen, um luxuriöse Balneotherapien zu absolvieren, kann sich der Großteil der Bevölkerung nicht leisten. Und das ist gut so. Man will hier unter sich bleiben. Die »Klassenangst« ist keinesfalls vergessen.

Immerhin entstehen erste kommunale Wäsche- und Körperwaschanstalten mit angeschlossenen kleinen Schwimmhallen, die für Arbeiter und Arbeiterinnen einigermaßen erschwinglich sind. 1842 besitzt Liverpool eine große integrierte Bade- und Wäschewaschanstalt dieses neuen Stils. Aufgrund der sich als erstes in den Städten des Mutterlandes der Industriellen Revolution eklatant zuspitzenden sozialen Verhältnisse ist Liverpool mit seinem Heer pauperisierter Lohnarbeiterschaft zu kommunalhygienischen Maßnahmen unter Zuhilfenahme von großen Mengen sauberen Wassers gezwungen. In Wien kommt es 1855 zur Eröffnung des vergleichbaren kommunalen »Volks-« oder »Leopoldstädter Bades«, einem kleinen donauwassergespeisten Hallenschwimmbad in Verbindung mit Duschanlagen und Wäschewaschküche. (Diana- und Sophienbad sind aufgrund der Preisgestaltung ausschließlich dem bürgerlichen und adeligen Publikum vorbehalten). Eine auf rasche und billige Körperreinigung für die gesamte Arbeiterschaft spezialisierte Institution läßt geraume Zeit auf sich warten. Ein Schritt in diese Richtung gelingt der Stadtverwaltung, als das »Erste Wiener Volksbrausebad« in der Mondscheingasse Nr. 9 am 22. 12. 1887 seine Pforten öffnet, dem dann in rascher Folge weitere Volksbrausebäder in anderen Stadtbezirken folgen. Zuvor gingen lange Jahre politischer Debatten über die Errichtung der Ersten Wiener Hochquellenwasserleitung, die schließlich gebaut wird und ab 1873 das für Volksbrausebäder nötige billige und saubere Wasser zu liefern imstande ist.

⁴⁹ Henning Eichberg, Disziplinierungsanstalten und grüne Wellen. Zur Sozialökologie der Berliner Sportstätten, in: Wolfgang Dreßen (Hg.), Selbstbeherrschte Körper. Berliner Topografien Bd. 6, Berlin 1986, S. 35.

VIII. Wasserhygiene, Fließwassertechnik, Fäkalienwirtschaft, Schwemmkanalisation – die Stadt wird sauber

Die Säuberung des Körpers von stoffwechsel-, arbeits- oder alltagsbedingten Verschmutzungen mit Wasser soll durch gewissenhafte Reinigung der Straßen, Gassen, Plätze, Wohnungen, Wäsche und Gebrauchsgegenstände, besonders im Hinblick auf das Eliminieren krankheitsübertragender Stoffe, Substanzen und Partikel durch Ab- und Wegschwemmen mit Wasser, komplementiert werden. Beides ist dringend der Tagesordnung aller Städterinnen und Städter einzuschreiben. Denn wie, so fragt von Stand man schauernd sich,

»... ist die Gesundheit und das Leben der Reichen und Vornehmen gesichert, wenn der Aermere und Unangesehene, dessen Dienst und Umgang der erstere unmöglich entbehren kann, Krankheitsstoffe mit sich herumträgt, die ohne Rücksicht des gesellschaftlichen Ranges, von Menschen auf Menschen über zu gehen pflegen? (...) Was die Vorbeugung der ... vor sich gehenden Ansteckung betrifft, so wäre zweckmäßige Sorge für Ordnung und Reinlichkeit ... freylich das vorzüglichste Mittel zur Erreichung dieser Absicht. Da diese allgemein vermißt wird, und indem überhaupt bey dem gemeinen Volke von Wien die so lebenswürdige und heilsame Eigenschaft der Reinlichkeit, keineswegs eine der größten Tugenden ausmacht, sollte alles forciert werden, was der Reinlichkeit der menschlichen Körper und der alltäglichen Gebrauchsgegenstände zuträglich ist.«⁵⁰

Wird in Zukunft von Sauberkeit gesprochen, so ist damit neben dem Ergebnis regelmäßiger Körperpflege mittels Wasser und Seife auch das erfolgreiche Vorgehen gegen den »Gestank der Städte« und gegen unkontrollierte Zusammenballungen menschlicher Körper in privaten und öffentlichen Räumen gemeint. Maßnahmen einer kommunalen Gesundheitsvorsorge und Hygiene stoßen auf vermehrtes politisches Interesse: Die aristokratische Künstlichkeit (Gebrauch von Puder und Parfüm anstatt von Wasser und Seife) wird angeprangert – gleichwie die »unsauberen Praktiken« der breiten Bevölkerung zur Zielscheibe staatlicher Interventionspolitik werden. Zuerst nimmt man sich den öffentlichen Raum vor. Die Stadtentwicklung wird nicht unwesentlich dadurch mitbestimmt. Kommunalhygienische Maßnahmen betreffen Friedhöfe, Schlachthöfe, Gefängnisse, Spitäler, die allesamt als »gefährliche Abszesse« empfunden werden. Mit der gesteigerten Aufmerksamkeit und Betriebsamkeit der Kommunalverwaltungen verschärft sich jene große, rasch in ganzen Städten verbrei-

⁵⁰ Nikolaus Theodor Mühlibach, Wien von seiner übelsten Seite betrachtet. Ein Beitrag zur ärztlichen Erhaltungs- und Sicherheitspflege dieser Hauptstadt, Wien 1815, S. 66f.

tete Angst vor Hospitälern, Kasernen, Armenasylen und Gefängnissen, die Michel Foucault,⁵¹ Alain Corbin,⁵² George Vigarello⁵³ oder Frank Mort⁵⁴ so eindrucksvoll beschrieben haben.

»The penal regime ... subjected incoming prisoners to a hygienic ritual of bathing, shaving, medical inspection and the donning of prison uniform. It combined explicit humiliation with rituals of symbolic purification, designed to initiate the inmates into a new moral order. But all this was not a simple case of ›the language of social and moral condemnation veiled as the language of medicine‹ ... It was not medicine developing the scientific legitimacy for a general social and political offensive against the poor, the impetus for which came from the ›class fear‹.«⁵⁵

Gleichsam als Dialektik des gesundheitspolitischen Feldzuges gegen die Armut aus »Klassenangst« und zur Wahrung von Klasseninteressen kommen die Errungenschaften der Hygiene den Menschen aus unteren Schichten wirklich zugute und tragen indirekt zu deren späteren politischen Emanzipation bei. Etwa wird in Armenhospitälern mit Leibwäsche anders umgegangen als früher, die Kranken werden gewaschen und gebadet. Die Reform der Spitäler sieht vor allem eine Verbesserung der Belüftung, die Beseitigung von Abfällen, die Einführung von Einzelbetten und das öftere Wechseln der Bettwäsche vor. Der Zusammenhang von mangelnder Hygiene und Ansteckung wird expliziert und publik gemacht.

»Zu den vorzüglichsten Bedingungen der Gesundheit des Menschen gehört die Reinlichkeit, durch Unreinlichkeit jeder Art werden allerley Krankheiten erweckt, und die bereits entwickelten Arten unter ihrem schädlichen Einflusse aus, werden bösartig und ansteckend. Einfache, an sich gelinde Fieber, werden durch Unreinlichkeiten des Körpers, der Leibwäsche, des Bettzeugs, der Geräthschaften, der Zimmerluft gefährlich und contagiös. Unter solchen Umständen häufen sich nämlich die von dem Kranken ausgestossenen schädlichen Stoffe allenthalben, und werden daher bei immer größerer Entartung durch die Haut und Lungen wechselweise eingesogen und ausgehaucht, wodurch die Säftemasse des kranken Körpers endlich ganz verdorben, zur Erzeugung eines eigenthümlichen animalischen Giftes, eines Ansteckungsstoffes (contagium) bestimmt, und der Dunstkreis des Kranken verpestet wird. Auf diese Weise entwickeln sich die ansteckenden Krankheiten ... Dagegen artet eine Krankheit, sie mag noch so heftig

⁵¹ Michel Foucault, Die Geburt der Klinik. Eine Archäologie des ärztlichen Blicks, München 1973.

⁵² Alain Corbin, Pesthauch und Blütenduft (s. A 15).

⁵³ Georges Vigarello, Wasser und Seife (s. A 12).

⁵⁴ Frank Mort, Dangerous Sexualities (s. A 22).

⁵⁵ Mort, Dangerous Sexualities (s. A 22), S. 24.

und gefährlich seyn, sofern sie nicht ursprünglich durch ein besonderes Contagium erweckt wurde, bei gehöriger Reinlichkeit höchst selten dahin aus, daß sie ansteckend würde.«⁵⁶

Schuld an verheerenden Krankheitsübertragungen sind oftmals verseuchtes Trinkwasser aus Hausbrunnen (fast jedes Haus hat seinen eigenen Brunnen) sowie Trink-, Wasch- und Badewasser aus freien Gewässern, die durch unzureichende Kanalisierung der Abwässer und Einleitung von Gewerberückständen arg verschmutzt sind. In Wien wird nach der Choleraepidemie 1830/31 dazu übergegangen, die über 10 000 Hausbrunnen, deren Schöpfleistung durch die Verbauung ohnehin stark zurückgegangen ist, systematisch stillzulegen. Durch fortschreitenden Zuzug und neue Gewerbebetriebe steigt der Wasserbedarf, gleichzeitig sinkt hingegen die Wasseraufbringung, und zwar infolge von Kanalisierung, die wie eine Drainage wirkt und den Saugkanälen der Brunnen das Wasser entzieht. Auch durch die vermehrte Pflasterung der Straßen kommt es zu einem Sinken des Grundwasserspiegels, weil das Niederschlagswasser rascher ablaufen kann. Die Ergiebigkeit der kleinen Quellwasserleitungen und die Schöpfleistung der Brunnen läßt immer mehr nach.⁵⁷

Im Laufe des 19. Jahrhunderts vergrößern und verdichten sich die europäischen Metropolen rapide. Damit fällt unverhältnismäßig mehr Kot, Urin und Unrat an als in der Stadt vor der Industrialisierung. Das bisher in Verwendung stehende Senkgrubensystem in Kombination mit Mist- und Kotabfuhr mittels Wagen und Karren reicht bei weitem nicht mehr aus. Vermehrt der wachsenden Stadt zugeleitetes Trink- und Nutzwasser könnte Abhilfe schaffen und mit Hilfe geeigneter Kanäle die Stadt von Abfällen und Kloake befreien. So gibt es im Graz des 18. Jahrhunderts zwar ein städtisches Grubenentleerungsunternehmen für Hausaborte, aber so gut wie keine Kanäle, die den anfallenden Ausschluß des städtischen Lebens aufnehmen und wegschwemmen. Dementsprechend allgegenwärtig, penetrant, belästigend, beleidigend und furchterregend sind Geruchs- und Seheindrücke.

»Beim Eingange von der Brücke in die Murgasse ... stanks vom Abspühl- und was weiß ich noch für einem Wasser; und so bis in die Sporgasse hinauf ... In der Neugasse stanks von Ochseingeweiden: in dem alten Stadtgraben des ersten Paulustor, im Durchgange unter der Murbrücke ... vorzüglich aber in dem fast unbedeckten ... Feuerbachel ... stanks von Menscheneingeweiden: in der Post- und mehreren anderen Gassen von Pferdeeingeweiden ec. (Zudem) ... gien-

⁵⁶ Anweisung, über das Geschäft der Reinigung bei ansteckenden pestartigen Krankheiten, 1830, Institut für Geschichte der Medizin der Universität Wien, I 7082/1, D.

⁵⁷ Vgl. Josef Donner, Dich zu erquickten, mein geliebtes Wien. Geschichte der Wasserversorgung von den Anfängen bis 1910, Wien 1992, S. 33.

gen aus der Festung vier unbedeckte Ausflüsse wie Murströme mit Arrestantenkoth den Berg hinab...«⁵⁸

Auch unter diesem Aspekt der Stadthygiene spielen neben hygienisch-gesundheitlichen und ästhetischen Momenten sozial- und sicherheitspolitische Motive der herrschenden Klassen eine Rolle. Zwischen Gestank, Armut und Verbrechen wird ein Kausalnexus postuliert.

»Wir dürfen uns nicht wundern, wenn ein horribles Koth- und Senkgrubensystem so manches zur Häufigkeit der Verbrechen beiträgt. (...) Aus den stinkendsten Quartieren stammen an den verschiedensten Orten der Erde die meisten Verbrecher.«⁵⁹

Später legt man in Graz Kanäle an, die vom Mur-Wasser der städtischen Mühlgänge und von natürlichen Bächen gespült werden. Das reicht bei weitem nicht aus. Erst als im 20. Jahrhundert die meisten Haushalte an das zentrale Fließwasserleitungssystem, gespeist vom dampfmaschinenbetriebenen Wasserwerk in Andritz (in Wien von Hochquellwasserleitungen von den Bergen) angeschlossen, sämtliche Stadtbäche zu Kanälen umfunktioniert, alle Häuser an die Kanalisation angeschlossen sind, ist Wasser zum ersten Hygienisierungsfaktor der Stadt geworden. Dahin führt ein weiter, komplizierter Weg.

Solange es keinen anderen als »biologischen« Dünger für Gärten und Felder gibt, wollen Hausherren in ihrem Haus anfallende Fäzes nicht so ohne weiteres abgeben. Bisher konnte man dem »Mistbauern« dafür wenigstens Naturalien abhandeln, jetzt verlangt die Kommune für einen Kanalschluß gar besondere Abgaben.

»Man rechnete mit dem menschlichen Kot zur Düngung von Nutzpflanzen. Er wurde in Hausnähe angesammelt und periodisch in der Landwirtschaft verwertet. So lösten die Zwänge zur Beseitigung dieser Kotsammelgruben heftige Widerstände aus. (...) Die Kosten der Fäkalienbeseitigung haben schließlich die Gestalt kommunaler Gebühren, einer Sonderform der Steuer, angenommen. Die Städter, die ursprünglich für die Hergabe noch Belohnungen erwarteten, sind umgekehrt am Ende noch zusätzlich gezwungen, die Herausgabe ihrer Fäkalien mit Gebühren zu bezahlen.«⁶⁰

In der akkumulierten politischen und gesellschaftlichen Macht der Stadt liegt es schließlich, das reinigende, durchspülende Fließ- und Schwemmwassersystem gegen alle Widerstände und gegenläufigen Einzelinteressen durchzusetzen. 1925 ergeht an

⁵⁸ Aus »Gratzermärchen« zit. nach: Heimo Nöst, Die Abwasserentsorgung in Graz vom Mittelalter bis zur Einführung der Schwemmkanalisation, in: Gerhard M. Dienes / Franz Leitgeb (Hg.), Wasser. Ein Versuch, Graz 1990, S. 114.

⁵⁹ August Theodor Stamm, Über die Fortschaffung der Immunditien aus den Städten, Leipzig 1864, S. 27.

⁶⁰ Peter Reinhart Gleichmann, Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen, in: Ders. / Johan Goudsblom / Hermann Korte (s. A 1), S. 262.

alle Grazer Hausbesitzer/innen eine sanitätspolizeiliche Verordnung, die den Schlußstrich unter die Jahrzehnte währende Auseinandersetzung setzt:

»Durch die Entwässerungsanlagen sind die Niederschlagswässer, Brunnenwässer, sämtliche Haus- und Wirtschaftsabwässer, Piß- und Stallwässer, ferner die Abwässer aus gewerblichen Anlagen und Fabriken sowie endlich die Fäkalien von Liegenschaften, welche an Straßen oder Plätzen mit Schwemmkänen liegen, in die öffentlichen Kanäle abzuführen...«⁶¹

Nicht nur die Abflüsse der sich mehrenden Fließwasseranschlüsse werden in Kombination mit bestehender Kanalisation und Niederschlagsabzugskanälen zur Abschwemmung, Ausspülung und Eliminierung von Kloake, Unrat, Verbrechen, Armut und Ansteckungsgefahr in den Städten herangezogen, sondern vorzugsweise natürliche Fließgewässer. Durch Paris fließt in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Bièvre. Niemand sieht, niemand riecht sie. Nur Geographen und Stadtbaubeamten kennen ihre Existenz. Sie wurde überwölbt und in einen Kloakenkanal verwandelt. An ihrem oberen Teil außerhalb der Stadt fängt man einen Teil ihres Wassers zum Trinken ab. Durch London fließt die Fleet, lange ein ekliger, faulender, stinkender Abwasserkanal, jetzt ein harmloser, geruchsfreier, unsichtbarer, eingedeckter und überbauter Kanal. Um die Mitte des Jahrhunderts handelte es sich bei diesen Sielen meist um alte Wasserläufe, die zwar an ihren Ufern befestigt waren, aber weiterhin unabgedeckt durch die Städte flossen. Zwanzig Jahre später verbessern britische Ingenieure voller Stolz die sanitären Bedingungen Londons. »Man wollte Herr über den Londoner Massendreck werden.«⁶² Diese britischen Techniker sind lange Jahrzehnte führende Fachleute der Welt für alles, was Bau, Unterhalt und Entlüftung von Abwasserkanälen betrifft. Sie stehen im Dienst einer Bevölkerung, deren Wasserverbrauch den von Paris erst zwei Generationen, den von Wien und Berlin erst rund hundert Jahre später erreichen wird.

Obwohl die Wiener Donau in den Jahren zwischen 1870 und 1875 in einer gewaltigen bautechnischen Leistung ihr heutiges Bett erhält, steckt man im Abwassermanagement und Kanalisationsbau der Stadt noch in den Anfängen. Viele Bewohner mitten in der Stadt benützen noch immer ihre kaum abgedichteten Senkgruben. Zwar sind bereits etliche Neben- und Sammelkanäle vorhanden, zum Weitertransport deren Abwässer in die Donau dienen jedoch die Stadt querende natürliche Fließgewässer wie Alserbach, Wienfluß oder Donaukanal in einer Weise, die den Hygieniker erschauern läßt.

»Die bevölkerten Bezirke am Wienfluss führen ihre Unrathkanäle in sein Bett; die Gärber, Fleischhauer und andere Gewerbetreibende werfen ihre Abfälle hin-

⁶¹ Technische Vorschriften für die Ausführung neuer und die Abänderung bestehender Hausentwässerungsanlagen aller Art im Gebiete der Stadt Graz, Graz 1925, Teil 3, § 1/1.

⁶² Ivan Illich, H₂O und die Wasser des Vergessens, Reinbek bei Hamburg 1987, S. 117.

ein, damit ist aber die Sache nicht abgethan. Der Wanderer, welcher an einem heißen Sommerabend von der Elisabethbrücke die Wienstrasse hinaufzuspa-ziern den Muth hat, wird sich überzeugen, dass ein bedeutender Theil des Un-raths nicht unmittelbar in die Donau gelangt, sondern gemüthlich im Flussbett liegen bleibt, bis ein gnädiges Ungewitter von den Bergen herunterstürzt, und Alles – oder auch nur Etwas – davonträgt. Bei trockener Witterung hingegen kriecht der Wienfluss wie ein scheusslicher Lindwurm in schwarzen Krümmun-gen dahin; seine übelriechenden, trägen Gewässer lassen an den Ufern Haufen hässlichen Schlammes zurück ... Tritt der Wienfluss aus, so füllt er Keller und Gewölbe mit gelbem Wasser ... Der Regen hört auf, in wenigen Stunden ändert sich die Scene; das gelbe Wasser wird noch einmal schwarz und setzt im Fallen am Stadtpark die von Schönbrunn und Gumpendorf mitgebrachten Abfälle reichlich ab. Leider sind diese Geschenke keine Verschönerung für den Park – todte Thiere, Schlamm und Kehrlicht aller Art erscheinen am Ufer und mengen ihre Dünste mit den Wohlgerüchen der Rosen vor dem Cursalon. Der von der Hitze ermattete Wiener, welcher dort etwas Erholung und frische Luft zu finden hofft, athmet mit jedem Zuge giftige Miasmen ein.«⁶³

In den unregulierten Wienfluß münden die Abwässer der Vorstädte, über die Grund-wasserdiffusion werden die Hausbrunnen verseucht. Auch der Bau von »Cholera-kanälen«, die die Abwässer direkt in den Donaukanal ableiten und von dort zur Donau schaffen sollen, bringen keine Abhilfe. Stadtverantwortliche zeigen sich ob solcher Zustände immer alarmiert. Sie fürchten nicht mehr nur das Überhandnehmen der Ar-mut, des Elends, des Verbrechens, der moralischen und bakteriologischen Anstek-kungsgefahr, sondern sehen »... die Gefahr einer plötzlichen Reaction, einer Auswan-derung der ärmeren Classen und eines raschen, grossen Falles in den Werthen von Häusern und Realitäten, welche ohne Zweifel eine riesige finanzielle Krisis herbeifüh-ren und damit den Fortschritt der Stadt auf Jahre hinausschieben würde.«⁶⁴ Der Bör-senkrach und der Beginn der weltweiten Rezession ab 1873 soll ihnen recht geben.

Wasser, Wasserbau und Abwassertechnik wird die Stadt retten. Es dauert aller-dings noch ein Drittel des Jahrhunderts, bis der Wienfluß reguliert und entlang ihm und dem Donaukanal zentrale unterirdische Hauptsammelkanäle angelegt sind, die die Abwässer der Stadt aufnehmen und zum Ausfluß in die Donau stromabwärts des Siedlungsgebietes transportieren. Bis dahin reicht auch die Wasserzuleitungskapazität aller Wasserleitungen, trotz bereits bestehender erster Wiener Hochquellenwasserlei-tung vom Rax-Schneeberggebiet, für die rapide steigende Einwohnerzahl längst nicht mehr aus. Wien durstet.

⁶³ E. H. D'Avigdor, Der Wienfluss und die Wohnungsnoth. Ein Vorschlag, Wien 1873, S. 13 f.

⁶⁴ D'Avigdor, Der Wienfluss (s. A 63), S. 13 f.

»Kundmachung. Wassermangel.

Die Wassernot dauert an. Leider hatten die bisherigen Mahnungen, mit dem Hochquellenwasser zu sparen, nicht den gewünschten Erfolg. Der noch immer hohe Wasserverbrauch, welchem trotz voller Heranziehung aller verfügbaren Quellen nur ein beträchtlich gesunkener Wasserzufluß gegenübersteht, macht es unvermeidlich, schon in den nächsten Tagen mit der Absperrung der Stockwerks-leitungen zu beginnen, wenn nicht inzwischen eine ausgiebige Verminderung des Konsums eintritt. Es wird daher an die Bevölkerung das dringendste Ersuchen gerichtet, der wiederholten Aufforderung der Sparsamkeit im Wasserverbrauche im eigenen Interesse sogleich und in weitgehendem Maße Rechnung zu tragen. Wien, Jänner 1908, Bürgermeister Dr. Karl Lueger.«⁶⁵

1910 bringt die fertiggestellte Zweite Wiener Hochquellenwasserleitung den langer-sehten Zuwachs an reinem Wasser. Die Aufrechterhaltung der hygienischen Stan-dards bei Trink-, Wasch-, Bade- und Duschwasser ist damit gesichert. Der Schub an Wasser für die Stadt macht es überdies jetzt leichter, die ungeheure Masse von Abfall-stoffen und Fäulnisresten des Lebens von 2,3 Millionen Menschen unter Benützung der neuen Hauptsammelkanäle durchzuspülen und wegzuschwemmen. Die Impera-tive der Sauberkeit, Überschaubarkeit, Moralität und Transparenz im Verein mit hy-gienischem, ästhetischem und sozialem Anpassungsdruck ordnen Straßen, Gassen, Plätze, Wohnungen und Stuben, sortieren Bedürfnisse und Verhaltensweisen der Men-schen in »rechte« und »unrechte«, »gute« und »schlechte«, regulieren das alltägliche Leben nach zivilisatorischen Standards. Sie tun das besonders dort, wo sich die so-ziale Ungleichheit in Raum- und Ressourcenmangel niederschlägt, der bisher unkon-trollierbare soziale Eigendynamiken und gefährliche Verdichtungen von Menschen-körpern bei Lebensverhältnissen unter dem Subsistenzminimum befürchten ließ, aus denen herrschende Klassen nicht zu Unrecht vielfältige Bedrohungen ableiteten. Am Feld der Hygiene ist Luft geschaffen. Die Stadt atmet auf.

⁶⁵ Öffentliche Kundmachung VIII-130/08 aus dem Jahre 1908, Wiener Stadt- und Landesarchiv.

Alois Klotzbücher

Bibliothek und literarisches Leben der Stadt

Kommunale und private Literaturförderung in Dortmund in den 20er Jahren

I

Man hat unsere Kultur eine Kultur des Buches genannt und »dem Buch – dem Bücherschreiben, dem Buchdruck und Buchbinden, dem Büchersammeln in öffentlichen und privaten Bibliotheken, dem Lesekonsum und den schichtenspezifischen Lesegewohnheiten – eine hervorragende Rolle als Indikator des kulturellen Lebens eines städtischen Gemeinwesens« zugeschrieben.¹ Auch wenn man dem gedruckten Wort eine bescheidenere Rolle zubilligt, wird man feststellen müssen, daß das Buchwesen, wie überhaupt das kulturelle Leben, in der Stadtgeschichtsschreibung, insbesondere des 19. und 20. Jahrhunderts, eine eher bescheidene Rolle spielt. Es fehlt gewiß nicht an Darstellungen einzelner, meist herausragender Verlage oder Bibliotheken, wie sie vor allem in den Zentren von Kultur und Wissenschaft, in den Residenz-, Universitäts- und großen Handelsstädten, bestanden haben, aber schon seltener finden sich Arbeiten, die sich um eine Zusammenfassung der verschiedenen Institutionen der Lektüervermittlung und ihre Einbeziehung in die allgemeine Geschichte einer Stadt bemühen.²

Für das literarische Umfeld, in der Literatur entsteht, verbreitet und gelesen wird, ist der Begriff »literarisches Leben« üblich geworden. Dazu gehören – nach Reinhard Wittmann – »sowohl die am literarischen Kommunikationsprozeß unmittelbar beteiligten Faktoren (nämlich Produzenten, Distribuenten und Rezipienten von Literatur) als auch Einflüsse politischer, sozialer, ökonomischer und insgesamt kultureller Art, die von »außen« her an diesem Prozeß mitwirken.«³ Anschaulicher hat es Wolfgang Kayser schon in den 50er Jahren definiert: »Autoren als die Schaffenden, Verleger,

Sortimenter, Bibliothekare als die Verbreitenden, Kritiker als die Sichtenden und das Publikum als die Aufnehmenden stellen in ihrem Zusammenwirken das literarische Leben einer Zeit dar.«⁴

Als Voraussetzung einer literarischen Kommunikation wird man die Erfindung des Buchdrucks ansehen dürfen, aber im engeren Sinn wird man erst im Zeitalter der Aufklärung, etwa in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, von einem literarischen Leben sprechen können. In dieser Zeit entwickelten sich vor dem Hintergrund des politischen, wirtschaftlichen und sozialen Wandels jene vier Faktoren, deren Zusammenwirken das literarische Leben einer Epoche ausmachen: Der Autor wird zum Berufsschriftsteller, der von seinen Einnahmen, von seinem Honorar, leben muß. Anstelle des Mäzens als Auftraggeber tritt ein unbekanntes Publikum, ein Begriff, der ebenfalls um diese Zeit im heute gebräuchlichen Sinn üblich wird. Zwischen Autor und Publikum stellen sich als dritter Faktor die Institutionen der Vermittlung: die Lesegesellschaften; mit den Verlagen, Buchhandlungen und Leihbüchereien entsteht der literarische Markt mit dem literarischen Produkt als Ware. Schließlich der vierte Faktor: die Literaturkritik in Zeitschriften und Zeitungen übernimmt Funktionen der geistigen Vermittlung.

Eine wichtige Institution der Literatur- und Wissensvermittlung ist freilich schon früher entstanden: die städtische Bibliothek, die mancherorts über Jahrhunderte das kulturelle Leben einer Stadt geprägt hat. Die Ratsbüchereien des 15. Jahrhunderts sind zu nennen, die sich aus Handbibliotheken für den Rat der Stadt durch Schenkungen reicher Bürger erweitert haben und allgemein zugänglich wurden. Auch die Kirchen- und Pfarreibibliotheken haben entsprechend dem »für das die mittelalterliche Stadt kennzeichnende Ineinandergreifen und Zusammenfallen von Kirchengemeinde und Bürgergemeinde«⁵ öffentliche Funktionen wahrgenommen. Zu erinnern ist an Luthers Aufruf von 1524 »An die Ratsherren aller Städte deutschen Landes« mit der Aufforderung, »gutte librareyen odder bücher heuser« zu schaffen,⁶ an die in der Folgezeit gegründeten Stadt-, Kirchen- und Schulbibliotheken. Von den Städten unterhalten, durch die Übernahme von Klosterbibliotheken und durch Schenkungen vermehrt, wurde die kommunale Büchersammlung zur bibliotheca publica.

Wenn auch Luthers volksnahe Bibliothekskonzeption nicht verwirklicht worden ist, und die Bibliothek hauptsächlich für die Lehrer, die Geistlichen und die geringe

¹ Franz Quarthal, Leseverhalten und Lesefähigkeit in Schwaben vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Zur Auswertungsmöglichkeit von Inventuren und Teilungen. In: Die Alte Stadt. Jg. 16 (1989) H. 2–3 (= Vergangenheit als Verantwortung. Otto Borst zum Fünfundsechzigsten), S. 339. Quarthal resümiert in diesem Zitat das Vorwort zu Otto Borst, Buch und Presse in Esslingen am Neckar. Studien zur städtischen Geistes- und Sozialgeschichte von der Frührenaissance bis zur Gegenwart. Esslingen 1975 (Esslinger Schriftenreihe. Bd. 4/75), S. 7–9.

² Aus Raumgründen beschränken sich die Anmerkungen auf den Nachweis von Zitaten und auf einige wichtige Literatur- bzw. Quellenangaben. Diese Einschränkung gilt in besonderem Maße für den einleitenden Abschnitt I.

³ Reinhard Wittmann, Die bibliographische Situation für die Erforschung des Literarischen Lebens im 19. Jahrhundert (1830–1880). In: Beiträge zur bibliographischen Lage in der germanistischen Literaturwissenschaft. Referate eines Kolloquiums der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Hrsg. von Hans-Henrik Krummacker. Boppard 1981, S. 172.

⁴ Wolfgang Kayser, Das literarische Leben der Gegenwart. In: Deutsche Literatur in unserer Zeit. Göttingen 1959, S. 5.

⁵ Bernd Möller, Die Anfänge kommunaler Bibliotheken in Deutschland. In: Studien zum städtischen Bildungswesen des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit. Hrsg. von Bernd Möller (u. a.). Göttingen 1983 (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Hist. Klasse, F. 3, Nr. 1137), S. 139. – Ladislaus Buzás, Deutsche Bibliotheksgeschichte der Neuzeit (1500–1800). Wiesbaden 1976 (Elemente des Buch- und Bibliothekswesens, Bd. 2), hier: Die protestantischen Stadt-, Kirchen- und Schulbibliotheken, S. 63–78.

⁶ Luthers Werke, Weimarer Ausgabe. Bd. 15, S. 48, zit. nach Möller (s. A 5), S. 147.

Zahl akademisch gebildeter Beamter von Bedeutung war, wenn die Städte durch den Aufstieg des Territorialfürstentums an Bedeutung verloren und ihre Bibliotheken im Vergleich zu den Hofbibliotheken und den Universitätsbibliotheken des 19. Jahrhunderts in den Hintergrund traten, so wird man doch nicht generell sagen können, daß die städtische Bibliothek im 18. Jahrhundert »ein trübes Bild mit schweren Schatten« geboten habe,⁷ daß im 19. Jahrhundert »ein Zustand völliger Stagnation« geherrscht habe.⁸

Immer wieder gab es für die Bibliotheken der Städte Zeiten des Aufschwungs, und in Städten wie Hamburg, Bremen, Frankfurt oder Leipzig hatten die Stadtbibliotheken eine ähnliche Bedeutung wie die Hofbibliotheken in den Residenzstädten oder die wissenschaftlichen Bibliotheken in den Universitätsstädten. Aber auch in den kleinen Reichsstädten bildete die Stadtbibliothek, die oft mit dem Archiv oder dem Gymnasium verbunden war, die Grundlage der gelehrten Arbeit in der Stadt. Wertvolle private Schenkungen, die Sammlungen der wissenschaftlichen Gesellschaften und der Vereine sind in die Obhut der Bibliotheken gekommen, Säkularisationsbestände haben Aufnahme gefunden, führten in Städten wie Mainz und Trier erst zur Gründung einer städtischen Bibliothek. Wertvolles Quellenmaterial, dessen Bedeutung für die geisteswissenschaftliche Forschung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, ist auf diese Weise vor Verlust bewahrt worden.

Wenn die Krise der Stadtbibliothek ins 18. Jahrhundert datiert worden ist, dann wegen ihres Funktionsverlustes im Zeitalter der Aufklärung als einer Epoche der »Lese-revolution«, gekennzeichnet durch eine Erweiterung des Lesepublikums und ein schnelles Ansteigen der Buch- und Zeitschriftenproduktion. Das städtische Bürgertum schuf sich neue Institutionen der Literaturvermittlung: die Lesegesellschaften, Ausdruck des bürgerlichen Selbstverständnisses und ein Gegengewicht gegen die Obrigkeit. Man hat von einem Versagen der Stadtbibliothek gegenüber der revolutionären Entwicklung des Bildungswesens im Zeitalter der Aufklärung gesprochen,⁹ »ihr konservativer Zuschnitt auf unzeitgemäßes, gelehrtes Schrifttum« und das Fehlen der modernen Literatur habe dem Bürgertum der Aufklärung »wenig für Wissenschaft, kaum etwas für die Bildung, gar nichts für den Genuß« geboten.¹⁰

Ausschlaggebend für den Bedeutungsverlust der Stadtbibliothek und die Entfaltung der Lesegesellschaften dürften politische Gründe gewesen sein, nämlich der An-

⁷ Georg Leyh, Die deutschen Bibliotheken von der Aufklärung bis zur Gegenwart. In: Handbuch der Bibliothekswissenschaft. Bd. 3, 2. Hälfte. Wiesbaden 1957, S. 65.

⁸ Bernhard Bruch, Die Entwicklung der deutschen Stadtbibliotheken vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. In: Zentralblatt für Bibliothekswesen. Jg. 54 (1937), S. 592.

⁹ Wilhelm Schuster, Neue Aufgaben der wissenschaftlichen Stadtbibliotheken. In: Zentralblatt für Bibliothekswesen, Jg. 53 (1936), S. 542ff.

¹⁰ Rolf Engelsing, Der Bürger als Leser. Lesergeschichte in Deutschland (1500–1900). Stuttgart 1974, S. 220.

spruch des aufgeklärten Bürgertums, seine Bildungswünsche nicht länger durch staatliche Fürsorge gängeln zu lassen. »Das Kulturleben sollte sich« – so Lothar Gall – »möglichst frei und eigenständig aufgrund individueller Initiative entfalten und nicht von oben, vom Staat und seiner Bürokratie gesteuert werden.«¹¹

Privatinitiative blieb auch im 19. Jahrhundert zunächst dominierend, insbesondere durch die Vereine, die volkstümliche und wissenschaftliche Bibliotheken gründeten, teils nur für ihre Mitglieder, teils mit öffentlichem Charakter. Als Folge der Industrialisierung und des enormen Bevölkerungswachstums hatten die Städte zunächst andere, existentielle Aufgaben im Bereich der technischen und sozialen Daseinsvorsorge zu übernehmen. Erst im letzten Drittel des Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt zu einem eigenständigen Träger des kulturellen und wissenschaftlichen Lebens. Städtische Theater und Museen wurden gegründet, die von Vereinen gegründeten Bibliotheken in städtische Verwaltung übernommen, als der Idealismus der Vereine erlahmte oder sie bei zunehmendem Umfang der Bestände und der Benutzung finanziell überfordert waren. Es gab zahlreiche Neugründungen, insbesondere von Volksbibliotheken, wobei die publizistische Aktivität der überregional agierenden Volksbildungsvereine und sozialpolitischen Reformvereine sowie der Druck von Seiten des Staates eine wichtige Rolle spielten. In den alten gelehrten Stadtbibliotheken regte sich im Zusammenhang mit der kommunalen Bildungs- und Wissenschaftsförderung neues Leben; sie übernahmen teilweise neue Aufgaben, so in Frankfurt, Hamburg und Köln bei den dort vom städtischen Bürgertum gegründeten Universitäten.¹²

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach dem Ersten Weltkrieg führten dazu, daß weitere bisher von Stiftungen und Vereinen getragene kulturelle und wissenschaftliche Einrichtungen in einer zweiten Welle der Kommunalisierung in städtischen Besitz übergingen. Die Übernahme von Theatern, Orchestern, Museen und Bibliotheken in den Notjahren der Inflation, die Ablösung des bürgerlichen Mäzenatentums durch die kommunale Verwaltung der Kultur gehört gewiß zu den bleibenden Leistungen der Städte in der Weimarer Republik.

Was das Bibliothekswesen betrifft, so standen in der Weimarer Republik zwar die

¹¹ Lothar Gall, Bürgertum in Deutschland. Berlin 1989, S. 207.

¹² Von den zahlreichen Veröffentlichungen zur Urbanisierung und kommunalen Daseinsvorsorge seien wenigstens zwei Titel genannt: Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt am Main 1985 (Neue Historische Bibliothek, Edition Suhrkamp); Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Hrsg. von Heinrich Blotvogel. Köln, Wien 1990 (Städteforschung, R. A., Bd. 30). – Zum Bibliothekswesen in dieser Epoche: Wolfgang Thauer, Peter Vodosek, Geschichte der Öffentlichen Bücherei in Deutschland. 2. Aufl. Wiesbaden 1990, hier S. 51–140; Alois Klotzbücher, Zur Geschichte der wissenschaftlichen Stadtbibliothek. Funktionswandel und Funktionsverlust eines Bibliothekstyps im 20. Jahrhundert. In: Bibliotheken im Dienste der Wissenschaft. Hrsg. von Reinhard Oberschelp und Karl-Heinz Weimann. Frankfurt am Main 1986, S. 71–96. Eine zusammenfassende Darstellung der Geschichte des städtischen Bibliothekswesens, die sowohl die wissenschaftlichen als auch die Öffentlichen (Volks-)Bibliotheken umfassen müßte, fehlt.

Volksbüchereien als Teil der Volksbildungsbestrebungen im Vordergrund der kommunalen Bibliothekspolitik, aber auch die Stadtbibliotheken wissenschaftlichen Charakters profitierten vom zunehmenden kulturellen Engagement der Städte. Bei der im Vergleich zu heute geringen Zahl von Hochschulbibliotheken übernahmen sie neben der traditionellen Pflege ihrer historischen Bestände auch Funktionen in der universitären Literaturversorgung und in der beruflichen Bildung und Praxis. Sie begnügten sich auch nicht in der Bereitstellung von Literatur: sie veröffentlichten lokal- und landeskundliche Bibliographien; ihre Bibliothekare wirkten aktiv in den Historischen Vereinen oder in der Volksbildungsarbeit, waren die Chronisten ihrer Stadt. Mit Ausstellungen und Vortragsveranstaltungen, durch Zusammenarbeit mit literarischen Vereinen und der Volkshochschule wurde die Bibliothek vielfach zu einem Mittelpunkt des kulturellen Lebens der Stadt, wie nun am Beispiel Dortmund zu zeigen ist.

II

Als im Jahre 1908 die Dortmunder Stadtbibliothek – zunächst mit dem Namen Wilhelm-Auguste-Viktoria-Bücherei – eröffnet wurde, hatte die Stadt etwa 200 000 Einwohner. Aus dem Ackerbürgerstädtchen mit 4300 Einwohnern zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die ehemalige Reichs- und Hansestadt zur größten Stadt Westfalens geworden, die damit zeitweise die um den Rang einer Ruhrmetropole konkurrierende Stadt Essen übertraf. Für die explosionsartig anwachsende Bevölkerung der Industrie- und Arbeiterstadt – etwa $\frac{2}{3}$ der Beschäftigten waren im Bergbau, in der Eisenindustrie und im Handwerk tätig – schuf die Verwaltung die notwendigen Einrichtungen der technisch-sozialen Daseinsvorsorge, wie z. B. die Kanalisation, das Elektrizitätswerk oder elektrische Straßenbahnen. Die stürmische Industrialisierung ließ das ernsthafte kulturelle Leben zeitweise in den Hintergrund treten, es wurde übertönt »vom billigen Amüsierbetrieb und lautstarken Rummel im Stil amerikanischer Goldgräberstädte«. ¹³ Karl Bücher, der spätere Professor für Nationalökonomie, hat seinen Aufenthalt im Jahr 1872 so beschrieben: »Dortmund hatte ich in fieberhafter Bewegung gefunden. Eine fast amerikanische Entwicklung hatte eingesetzt ... Die Stadt wimmelte von Glücksrittern ... Geistige Interessen waren fast nirgends vorhanden; für jede wissenschaftliche Beschäftigung fehlte es an Anregung.« ¹⁴

Erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erfolgte auf Initiative einer vergleichsweise dünnen Führungsschicht aus Mitgliedern alter Familien und zugewanderter Angehörigen des Wirtschafts- und Bildungsbürgertums der Ausbau von Bildungs- und Kultureinrichtungen. Ausgehend von privaten Initiativen und gefördert durch eine im

¹³ Der Raum Dortmund. Entwicklung einer Industrielandschaft. Einl. Texte und Gesamtedition: Gustav Luntowski. Dortmund 1971, S. 68.

¹⁴ Karl Bücher, Lebenserinnerungen. Bd. 1. 1847–1890. Tübingen 1919, S. 157, 158.

Ruhrgebiet ausgeprägte interkommunale Konkurrenz wurden entsprechend dem Charakter Dortmunds als Industriestadt neue Formen von gewerblichen und technischen Schulen gegründet; 1887 wurde das städtische Museum eröffnet, 1904 das Stadttheater; seit 1887 gab es ein städtisch bezuschusstes Philharmonisches Orchester. Eine Reihe repräsentativer öffentlicher und privater Bauten setzten städtebauliche Akzente und verliehen Dortmund urbane Züge, Großstadtcharakter, auch im kulturellen Sinn. ¹⁵

Wenn die neue Stadtbibliothek neben der Pflege der technischen Wissenschaften einen Schwerpunkt auf die Geschichte und Literatur Dortmunds und Westfalens legte, dann ist diese Akzentsetzung vor dem Hintergrund des wiedererwachten Geschichtsbewußtseins der Stadt zu sehen, die nach der hektischen Phase der Industrialisierung sich wieder ihrer glanzvollen Zeit als einziger Reichsstadt Westfalens und als Vorort der Hanse erinnerte. Die Wiederherstellung des aus dem 13. Jahrhundert stammenden Alten Rathauses als Symbol des städtischen Selbstbewußtseins, die Stiftung des Ratssilbers in Erinnerung an eine mittelalterliche Tradition sind Beispiele für den Versuch einer neuen Identitätsstiftung, einer »Reichsstadtrenaissance«, wie man diese Bemühungen bezeichnet hat. ¹⁶

Durch die Übernahme von Resten älterer Büchersammlungen und ganzer Bibliotheken der neueren Zeit vereinigte die neue Stadtbibliothek ein Stück Dortmunder Bibliotheksgeschichte. ¹⁷ Zugeführt wurden z. B.: Reste der Bibliothek des 1543 gegründeten Gymnasiums, das über Jahrhunderte das wissenschaftliche Leben der Stadt geprägt hatte und mit dem auch die Einführung des Buchdrucks (1544) verbunden ist; kostbare Bände der alten Petrikirchenbibliothek, die wohl schon 1560 bestanden hat; die Bibliotheken des 1843 von Friedrich Harkort mitbegründeten Gewerbevereins, der im 19. Jahrhundert als »geistiger Mittelpunkt« der Stadt galt; ältere Bestände der

¹⁵ Wolfgang R. Krabbe, Kommunale Schul- und Kulturpolitik im 19. Jahrhundert – Münster und Dortmund im Vergleich: In: Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Münster. N. F. Bd. 12 (1987), S. 139–182. – Aus zeitgenössischer Sicht: Erich Schulz, Geistiges Leben in Dortmund in den letzten 100 Jahren mit besonderer Berücksichtigung der Stadtbibliothek. In: 100 Jahre Dortmunder Zeitung (4. 10. 1928). – Wenigstens zwei Titel zur Geschichte Dortmunds im 19. und 20. Jahrhundert: Gustav Luntowski, Die kommunale Selbstverwaltung. Dortmund 1977 (Geschichte Dortmunds im 19. und 20. Jahrhundert. Bd. 1); Ottfried Dascher, Grundzüge der wirtschaftlichen Entwicklung Dortmunds im 19. Jahrhundert. In: Dortmund: 1100 Jahre Stadtgeschichte. Hrsg. von Gustav Luntowski und Norbert Reimann. Dortmund 1982, S. 203–230.

¹⁶ Jürgen Reulecke, Das Ruhrgebiet als städtischer Lebensraum. In: Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung. Hrsg. von Wolfgang Köllmann (u. a.). Bd. 2. Düsseldorf 1990, S. 87.

¹⁷ Zur Geschichte der Stadtbibliothek: Alois Klotzbücher, Von der Wilhelm-Auguste-Viktoria-Bücherei zur Stadt- und Landesbibliothek (1907–1932). In: Von Büchern und Bibliotheken in Dortmund. Beiträge zur Bibliotheksgeschichte einer Industriestadt. Hrsg. von ders. Dortmund 1982 (Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. Veröffentlichungen. N. F. Bd. 2, S. 13–99. – Für die frühere Zeit: Albert Wand, Zur Dortmunder Bibliotheksgeschichte. In: Festschrift zur 23. Versammlung deutscher Bibliothekare. Hrsg. von Erich Schulz. Leipzig 1927, S. 29–58.

in den 70er Jahren des 19. Jahrhundert mit dem Stadtarchiv gegründeten »alten« Stadtbibliothek; der Bestand einer großen Leihbücherei mit über 25 000 Bänden; die Büchersammlungen von mehreren Vereinen; nach dem Ersten Weltkrieg die Arbeiterbibliothek.

Die Grundlage für diesen Ausbau der Bibliothek hatte die Stadtverwaltung geschaffen: durch den Bau eines repräsentativen Gebäudes im Zentrum der Stadt, durch die Berufung eines führenden Bibliothekars, Dr. Erich Schulz, zum Direktor, durch die Bereitstellung beträchtlicher finanzieller Mittel für den Bestandsaufbau. Überregionale Bedeutung gewannen die in den 20er Jahren ausgebauten Sonderabteilungen der Bibliothek: Das Westfälische Handschriftenarchiv mit Autographen u. a. von Annette von Droste-Hülshoff, Ferdinand Freiligrath, Christian Dietrich Grabbe, Peter Hille, Karl Leberecht Immermann oder Hermann Löns; die Westfalica-Sammlung, die sich auch um die Erwerbung Dortmunder und westfälischer Frühdrucke bemühte; die Westfälische Bildnissammlung und das 1926 gegründete Westfälisch-Niederrheinische Institut für Zeitungsforschung.

Bereits fünf Jahre nach ihrer Gründung besaß die Bibliothek 120 000 Bände; 1932 waren es 250 000. Die Bibliothek gehörte damit zu den bedeutendsten Stadtbibliotheken in Deutschland, wenn sie auch verständlicherweise nicht die wertvollen Altbestände der traditionellen Stadtbibliotheken hatte. Der Deutsche Bibliothekartag 1927 in Dortmund, der erste im Ruhrgebiet, und die Verleihung des Ehrentitels »Landesbibliothek« durch den Provinzialverband Westfalen 1932 sind Ausdruck des hohen Ansehens, das die Bibliothek in dieser Zeit genoß.

III

Wenn die Stadtbibliothek in den 20er Jahren zu einem Zentrum des kulturellen Lebens in Dortmund wurde, dann gewiß nicht allein durch ihre Bücherschätze, die in wenigen Jahren zusammengetragen worden waren. Ihr bedeutender Bestand und ihre starke Stellung in der kommunalen Kulturpolitik bildeten aber die Voraussetzung für die vielfältigen kulturellen Aktivitäten von Vereinen, die im Umfeld der Bibliothek wirkten und die von Bibliotheksdirektor Schulz gegründet oder doch maßgeblich beeinflußt wurden. Mit Vorträgen, Dichterlesungen, mit Ausstellungen und Veröffentlichungen prägten sie zusammen mit der Bibliothek das literarische Leben der Stadt. Anregend und koordinierend wirkte vor allem der Direktor der Bibliothek, die wiederum als finanziell gesicherte Institution den Vereinen einen Rückhalt bei ihrer Arbeit bot, indem sie z. B. ihre Räume und ihre personellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung stellte. Kennzeichnend für die literarischen Aktivitäten jener Jahre war die Zusammenarbeit der verschiedenen Vereine, die tolerante Gesinnung ihrer maßgebenden Persönlichkeiten bei allen Unterschieden in den politischen Anschauungen und Vorstellungen von Literatur. Ob man dem »komplexen Geflecht

persönlicher und sachlicher literarischer Aktivitäten und Beziehungen« in Dortmund einen »idealtypischen Charakter« zuschreiben kann, wie es Renate von Heydebrand getan hat,¹⁸ sei dahingestellt. Die folgenden Ausführungen vermögen aber doch am Beispiel Dortmund wenigstens in Ansätzen einen Einblick geben in das literarische Leben in der »Provinz«, hier verstanden als Gegensatz zu den kulturellen Zentren des Reiches.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg hat sich die Bibliothek nicht damit begnügt, Bücher zu sammeln und auszuleihen. Bereits im Jahr der Eröffnung 1908 begannen die Vortragskurse der Bibliothek, die als Vorläufer der Volkshochschule gelten können. Die Kurse umfaßten im allgemeinen 10 Abende und behandelten auch literarische Themen wie z. B. »Über deutsche Literatur« oder »Wesen und Werden der Sprache, der deutschen Kulturentwicklung und der deutschen Literatur«. Schon damals übte die Bibliothek eine Funktion aus, die sie dann in den 20er Jahren verstärkt wahrnahm: sie war eine Art Koordinierungsstelle für die Aktivitäten der zahlreichen in der Volksbildung und Wissenschaftspflege tätigen Vereine und führte ein Verzeichnis aller wissenschaftlichen und künstlerischen Veranstaltungen in der Stadt. Eine ähnliche Aufgabe stellte sich das von der Bibliothek herausgegebene Dortmundische, später: Westfälische Magazin. Die Zeitschrift veröffentlichte außer den Neuerwerbungen der Bibliothek und einer Bibliographie entsprechend ihrem zeitweiligen Untertitel »Mitteilungen der wissenschaftlichen Vereine« Ankündigungen von Veranstaltungen, Theater-, Konzert- und Ausstellungskritiken, später auch größere wissenschaftliche Abhandlungen zur Geschichte und Literatur Westfalens.¹⁹

¹⁸ Renate von Heydebrand, Literatur in der Provinz Westfalen 1815–1945. Ein literarhistorischer Modell-Entwurf. Münster 1983 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen. Bd. XXII B), S. 182.

¹⁹ Zu den im folgenden behandelten Vereinen: von Heydebrand (s. A 18), hier besonders der Abschnitt: Literarisches Leben liberalsozial- Dortmund, S. 181–193). Klotzbücher (s. A 17), bes. S. 54–56, S. 62–70) und Friedrich Wilhelm Saal, Persönlichkeiten und Vereinigungen im Dortmunder Kulturleben 1900–1933. In: Literarisches Leben in Dortmund. Beiträge zur Geschichte von Literatur, Buchhandel und Vereinen. Hrsg. von Alois Klotzbücher. Dortmund 1984 (Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. Veröffentlichungen. N.F. Bd. 3), S. 89–174. – Diese Veröffentlichungen basieren vor allem auf folgenden Quellen, die auch für diese Arbeit benutzt wurden: Sammlung des Büchereidirektors Fritz Hüser (Zeitungsausschnitte und andere Materialien), die teils im Stadtarchiv Dortmund (Bestand 500), teils im Fritz-Hüser-Institut für deutsche und ausländische Arbeiterliteratur Dortmund aufbewahrt wird; Nachlässe und Sammlungen der Stadt- und Landesbibliothek Dortmund (StuLB DO), vor allem der umfangreiche Nachlaß von Bibliotheksdirektor Erich Schulz und der Nachlaß von Joseph Risse. – Zu den biographischen Angaben: Dortmund – eine Stadt in Briefen und Manuskripten. Persönlichkeiten aus drei Jahrhunderten in Dokumenten der Handschriftenabteilung. Hrsg. von Hedwig Gunnemann. Dortmund 1982 (Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. Mitteilungen. N.F. H. 17; zu Erich Schulz: Axel Milkert, Der Bibliothekar und Zeitungswissenschaftler Erich Schulz (1874–1941) – eine biographische Studie. Magister-Arbeit Münster (Westf.) 1988.

Bald nach seinem Amtsantritt als Direktor unterbreitete Schulz in einer Denkschrift an Oberbürgermeister Schmieding Vorschläge zum Ausbau und zur Konzentration des Vortragswesens in Dortmund. Diese Idee griff er zusammen mit der Direktorin des Stadtarchivs, Luise von Winterfeld, nach dem Ende des Weltkriegs wieder auf, als er 1919 den Plan einer *Dortmunder wissenschaftlichen Gesellschaft* der Öffentlichkeit vorlegte. Aufgabe der Gesellschaft war nach der im Juli des gleichen Jahres beschlossenen Satzung den »Zusammenschluß aller der Wissenschaft, Kunst und Volksbildung dienenden Vereine und Institutionen Dortmunds und des östlichen Industriegebiets, um die Aufgaben der Stadt und des Bezirks wirksam zu fördern und zu pflegen.«²⁰

Neben konkreten Zielen wie die Herausgabe eines Jahrbuchs und einer Zeitschrift, der Förderung der Museen und der Bibliothek und der »Begründung eines deutschen Berg- und Hüttenmännischen Museums« schwebte den Initiatoren eine Art Akademie der Wissenschaften als »geistigen Sammelpunkt« vor. Es gab Überlegungen zu einer »Freien Hochschule«, zur Gründung eines technisch-wissenschaftlichen Forschungsinstituts und eines Zentralinstituts für Erziehung und Bildung. Auch die Idee einer Technischen Hochschule tauchte wieder auf, um die sich die Stadtverwaltung und die Handelskammer bereits 1906 bemüht hatten. Fernziel war es, wie aus den Unterlagen von Schulz hervorgeht, ein hochschulmäßiges Zentrum als Vorläufer einer späteren Universität zu schaffen.

Das Scheitern der reichlich utopisch anmutenden Dortmunder Pläne mag an den Zeitumständen, an den politischen und wirtschaftlichen Krisen der unmittelbaren Nachkriegszeit, gelegen haben, wahrscheinlich auch am mangelnden Interesse der Stadtverwaltung, die freilich in diesen Jahren andere Sorgen hatte und erst nach der Inflation und dem Abzug der Franzosen Mitte der 20er Jahre, in der Lage war, eine aktive Rolle in der Förderung von Kultur und Wissenschaft zu übernehmen. Nach einer vorübergehenden Besserung der städtischen Finanzen schien es, als könne die Stadt an den kulturellen Aufschwung der Vorkriegszeit anknüpfen, als »kehrten in diesen Jahren der Tatendrang und der Fortschrittsoptimismus der Kommunalbürokratie für kurze Zeit wieder zurück«.²¹ Die endgültige Kommunalisierung von Theater, Philharmonischem Orchester und Konservatorium, die Gründung eines Hochschulinstituts zur Fortbildung der Lehrer an Höheren Schulen, die Verlegung des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Arbeitsphysiologie von Berlin nach Dortmund, die Gründung einer Pädagogischen Akademie, der ersten akademischen Bildungsstätte im Ruhrgebiet, sind Beispiele für die Bemühungen, »der Industrie- und Arbeiterstadt ein

²⁰ Nachlaß Erich Schulz (StuLB DO); Alois Klotzbücher, »Akademie der Wissenschaften« in Dortmund blieb ein Luftschloß. Wissenschaftliche Vereine und die Stadt bemühten sich in den 20er Jahren um eine Förderung des geistigen Lebens. In: Heimat Dortmund. H. 1/91, S. 24–27.

²¹ Reulecke, Ruhrgebiet (s. A 16), S. 115.

bestimmtes Gesicht zu geben«, wie der Präsident des Rechnungshofes des Deutschen Reiches angesichts der Folgekosten später kritisch bemerkte.²²

Eine ähnliche koordinierende Funktion, wie sie von der Dortmunder Wissenschaftlichen Gesellschaft angestrebt worden war, übernahm auf dem Gebiet der Kultur der *Dortmunder Immermann-Bund*, der sich im Jahr 1924 nach seiner bereits 1915 erfolgten Gründung eine Ordnung gab. Wieder war die Initiative vom Direktor der Bibliothek ausgegangen, der als »Präsident« auch in der Folgezeit die Arbeit des Bundes maßgeblich bestimmte. Wenn man von einigen Veröffentlichungen, den »Buchgaben« des Vereins, absieht, trat der Bund nicht an die Öffentlichkeit; er war vielmehr ein interner Gesprächskreis »künstlerisch, literarisch und wissenschaftlich Schaffender oder besonders interessierter Persönlichkeiten«,²³ die fast alle führenden Stellungen im Dortmunder Kulturleben und seinen Institutionen einnahmen, so daß man ihn mit Recht als »Kristallisationspunkt des kulturellen Lebens in Dortmund« bezeichnen kann.²⁴

Der exklusive Charakter des Bundes zeigt sich darin, daß sich der Vorstand selbst ergänzte und neue Mitglieder nur mit einstimmiger Zustimmung des Vorstands aufgenommen wurden. Auf den einmal wöchentlich stattfindenden Sitzungen standen vier Hauptgesprächsthemen zur Diskussion: das kulturelle Leben Dortmunds und Westfalens, die Stadtbibliothek, das Stadttheater und »das geistig-künstlerische Schaffen seiner Mitglieder«.²⁵ Bei der führenden Rolle des Bibliotheksdirektors im Immermann-Bund ist es nicht verwunderlich, daß der Verein die Arbeit der Bibliothek, ihre Neuerwerbungen wertvoller Bücher und Handschriften, ihre zahlreichen Ausstellungen und Veröffentlichungen mit reger Anteilnahme begleitet und durch Berichte in den Tageszeitungen gefördert hat.

Zu den maßgebenden Persönlichkeiten des Immermann-Bundes gehörte außer dem Direktor der Bibliothek Studienrat Dr. Joseph Risse, der als Repräsentant der Dortmunder Vereine im Vorstand anzusehen ist. Er war langjähriger Vorsitzender der Literarischen Gesellschaft Dortmund und gilt als »treibende Kraft« und »Klammer zwischen den verschiedenen kulturellen Vereinen des Dortmunder Bürgertums«.²⁶ Seine Tätigkeit reichte indessen weit über Dortmund hinaus: Er bekleidete führende Ämter im Westfälischen Heimatbund, u. a. im Hauptausschuß Literatur, dem auch Bibliotheksdirektor Schulz angehörte. Er war Schriftleiter der Zeitschrift des Heimatbun-

²² Gutachten über die Organisation und Wirtschaftlichkeit der Stadtverwaltung Dortmund vom Präsidenten des Rechnungshofes des Deutschen Reiches. Berlin 1939 (Masch.schr. im Stadtarchiv Dortmund), Abschn. V, Kap. 12, V, S. 14.

²³ Der Dortmunder Immermannbund. In: Minerva-Zeitschrift. Jg. 3 (1927), H. 6/7, S. 157.

²⁴ Saal (s. A 19), S. 132.

²⁵ Joseph Risse, Der Dortmunder Immermann-Bund. In: Dr. Joseph Risse zum 85. Geburtstag am 30. 6. 1972. Dortmund 1972 (Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. Autographenausstellungen. H. 13), S. 39f.

²⁶ Saal (s. A 19), S. 135.

des »Die Heimat« und verfügte über gute Kontakte zu städtischen und staatlichen Stellen, zu Presse und Rundfunk, wo er immer wieder als Fürsprecher der Bibliothek auftrat. Ihm ist es in erster Linie zu verdanken, wenn die Bibliothek 1932 zu ihrem 25jährigen Jubiläum vom Provinzialverband Westfalen den Ehrentitel »Landesbibliothek« erhielt.

Mit Wilhelm Uhlmann-Bixterheide war die Politik im Immermann-Bund vertreten. Von Beruf Postbeamter, Vorsitzender des Ortskartells des Beamtenbundes, aber auch Autor vielverbreiteter Bücher über Westfalen, gilt Uhlmann-Bixterheide, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung, als der wohl wichtigste Kulturpolitiker in den 20er Jahren. Er war u. a. Vorsitzender des Volksbildungsausschusses im Dortmunder Theaterverein und Mitbegründer einer allerdings kurzlebigen Kulturzeitschrift: »Das Feld. Monatsblätter für Griffelkunst und Dichtung«.

Um Schulz, Risse und Uhlmann-Bixterheide gruppierten sich weitere Repräsentanten städtischer Kulturinstitute wie Wilhelm Maurenbrecher, Oberspielleiter am Dortmunder Schauspiel, oder Heinz Schmidt-Reinecke, 1. Konzertmeister des Philharmonischen Orchesters. Künstler gehörten dazu wie der Bildhauer Curt Doehler, der eine führende Position im Reichsverband bildender Künstler innehatte, oder der Gebrauchsgraphiker Carl Kunze, der auch die Publikationen des Bundes gestaltete. Mitglieder waren Schriftsteller wie der Dramatiker Karl Irmeler, der Arbeiterdichter Erich Grisar oder der Romanautor Karl Vollmer, Wissenschaftler wie Carl d'Ester, Zeitungswissenschaftler und Initiator der Zeitungssammlung bei der Stadtbibliothek, die Wirtschaftswissenschaftler Paul Hermann Mertes und Wilhelm Utermann von der Industrie- und Handelskammer. Als Gäste kamen der Anglist Levin Ludwig Schücking, die Germanisten Friedrich Gundolf und Hermann August Korff und die Soziologen Ferdinand Tönnies und Karl Dunkmann.

Der Immermann-Bund dokumentiert in eindrucksvoller Weise die Toleranz, die das damalige kulturelle Leben in Dortmund auszeichnete. Joseph Risse hat das geistige Klima des Bundes im Rückblick so beschrieben: »In der Achtung und Wertschätzung der Persönlichkeiten überbrückte und vereinigte er Gegensätze, wie sie Herkunft und Beruf, Konfession und Weltanschauung, Politik und Parteizugehörigkeit oft mit sich bringen.«²⁷ So reichte das Parteienspektrum von der Deutschen Volkspartei, der Uhlmann-Bixterheide und Schulz angehörten, über die Deutsche Demokratische Partei mit Heinrich Peitmann, Chefarzt eines Krankenhauses, Stadtverordneter und Magistratsmitglied in Hörde, bis zu Erich Grisar, der aktiv in der Sozialistischen Arbeiterjugend tätig war, und Rechtsanwalt Lothar Engelbert Schücking, Mitglied der SPD-Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung, später zum Kommunismus neigend, Vorsitzender der Deutschen Friedensgesellschaft in Dortmund und der Freien Volks-

bühne und im mehr antibürgerlich orientierten Dortmunder Verein für Literatur und Kunst mitarbeitend.

Nahm der Immermann-Bund als Gesprächskreis unter Leitung des Bibliotheksleiters koordinierende Aufgaben im kulturell-literarischen Leben Dortmunds wahr, so gründete Schulz zwei weitere Vereine, die fast ausschließlich der Unterstützung der Bibliotheksarbeit dienen sollten: Einmal der *Dortmunder Bibliophilen-Abend*, der die »Freunde des schönen und gehaltvollen Buches in regelmäßigen Zusammenkünften«²⁸ vereinte und in der Stadtbibliothek seine Sitzungen abhielt, wo auch Führungen durch die Ausstellungen und einleitende Vorträge stattfanden, zum anderen die Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek.

Die *Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek* ist bereits 1913 »im engeren Kreis« gegründet worden und damit eine der ältesten noch bestehenden Bibliotheksfördervereine in Deutschland. Zweck der Vereinigung war es nach der Satzung von 1919, »der Stadtbibliothek beim Ausbau ihrer wissenschaftlichen Sammlungen Hilfe zu leisten. Sie will das Verständnis für die Aufgaben der Bibliothek in weitere Kreise tragen, sie durch Geldmittel unterstützen und dahin wirken, daß ihr Vermächnisse und Nachlässe einschlägiger Art zufallen.«²⁹

Ein Aufruf der Vereinigung, der in gekürzter Form auch in den Dortmunder Tageszeitungen erschien, ist von einem Verwaltungsrat unterzeichnet, der die maßgebenden politischen und gesellschaftlichen Kräfte der Stadt repräsentierte. Es finden sich die Namen des Bürgermeisters, von Stadtverordneten, der Syndici der Handelskammer und der Handwerkskammer, von Vertretern der Gewerkschaften und der Religionsgemeinschaften. Verwandte Institute und Vereine sind durch ihre Direktoren bzw. Vorsitzenden vertreten. Das politische Spektrum reichte vom früheren Vorsitzenden des Arbeiter- und Soldatenrats und späteren Vorsitzenden der Stadtverordnetenversammlung Ernst Mehlich bis zum Generaldirektor der »Dortmunder Union« Albert Vögler von der Deutschen Volkspartei und Mitglied der Weimarer Nationalversammlung und des Reichstags.

Die Geldmittel der Vereinigung flossen hauptsächlich in die Sonderabteilungen, in die Handschriftensammlung und in die Bildnissammlung. Gekauft wurden Zeugnisse des frühen Dortmunder Buchdrucks und westfälische Drucke, einige mittelalterliche Handschriften als Beispiele der Schrift- und Buchkultur und vor allem Autographen. Wenn die Autographensammlung in den 20er und 30er Jahren zu einer der bedeutendsten Westdeutschlands anwuchs, dann war das vor allem der Fördergesellschaft und darüber hinaus weiteren Freunden und Gönnern der Bibliothek zu

²⁷ Risse (s. A 25), S. 45.

²⁸ Der Dortmunder Bibliophilen-Abend. In: Minerva-Zeitschrift. Jg. 3 (1927), H. 6/7, S. 156.

²⁹ Satzung der Vereinigung von 1919 (Nachlaß Erich Schulz, StuLB DO). Alois Klotzbücher, »Das Verständnis für die Bestrebungen der Bibliothek in weite Kreise tragen...« 70 Jahre Vereinigung von Freunden der Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. In: Verband der Bibliotheken des Landes Nordrhein-Westfalen. Mitteilungsblatt. N. F. Jg. 34 (1984), S. 13–23.

verdanken. Neben den normalen Einnahmen der Vereinigung hat Schulz versucht, Mäzene zu finden. In vielen Briefen an Männer der Dortmunder Wirtschaft bettelte er um Geld für Ankäufe, sicherte sich auf Auktionen wertvolle Stücke, ohne daß die Bezahlung immer gesichert war. Ein Gründungsmitglied der Vereinigung hat über die »Ankaufspolitik« von Schulz später folgendes berichtet: »Die Bezahlung kümmerte ihn zunächst weniger, obwohl ihm etatmäßig Mittel für solche Ankäufe gewöhnlich nicht zur Verfügung standen. Er hat deshalb manche stille Sorge mit sich herumgetragen, verstand es aber schließlich mit Dauer und Geschick, immer wieder neue Quellen anzubohren und hilfreiche Geber, besonders in Industriekreisen, zu finden.«³⁰

Unter dem Druckvermerk »Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek« erschienen die zahlreichen Veröffentlichungen der Bibliothek, über die noch zu sprechen sein wird. Für die Freunde und Gönner gab es sonntägliche »Teenachmittage«, an denen gelegentlich der Oberbürgermeister teilnahm. Hier wurden »verbunden mit künstlerischen Darbietungen und wissenschaftlichen Erläuterungen« die durch Spenden erworbenen Handschriften und Inkunabeln vorgestellt.³¹

Im allgemeinen trat der Förderverein der Bibliothek als Mitveranstalter zusammen mit anderen Vereinen an die Öffentlichkeit, vor allem mit der *Literarischen Gesellschaft Dortmund*, die 1921 gegründet wurde und zunächst ebenfalls von Bibliotheksdirektor Schulz geleitet wurde. Ihr Initiator und langjährige Vorsitzende war der Freund von Schulz, der bereits im Zusammenhang mit dem Immermann-Bund erwähnte Joseph Risse. Die enge Verbundenheit zur Bibliothek war dadurch sichergestellt, daß Schulz weiterhin Beisitzer war und die Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen in der Bibliothek abgehalten wurden. Die Dichterlesungen und Vorträge fanden zeitweise im Sitzungssaal des Rathauses statt, das mit dem Bibliotheksgebäude räumlich verbunden war. Hier zeigte die Bibliothek zu den Lesungen Ausstellungen über Leben und Werk der anwesenden Autoren, für Schulz eine Gelegenheit, von ihnen Autographen für die Bibliothek zu erbitten.

Als Aufgabe setzte sich die Literarische Gesellschaft »die Pflege zeitgenössischen Schrifttums, vornehmlich der deutschen Dichtung... Neben Vorträgen bedeutender Wissenschaftler kommen Dichter und Schriftsteller mit Proben aus ihren eigenen Werken zu Worte.«³² Wie bei ähnlichen, um die Jahrhundertwende gegründeten Vereinen stand bei der Dortmunder Gesellschaft neben der Vermittlung von Literatur als Bildungswissen durch Vorträge von Wissenschaftlern und Kritikern die Literatur als Bil-

dungserlebnis im Vordergrund: die eigene Lesung lebender Autoren und Rezitation aus der Dichtungstradition.³³

Begonnen hatte diese Form der Literaturvermittlung in der unmittelbaren Nachkriegszeit mit literarischen Morgenfeiern im Stadttheater. Im Oktober 1920 kam Walter Hasenclever nach Dortmund, am 7. November des gleichen Jahres Thomas Mann, der aus seinem Roman »Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull« las. Die Stadtbibliothek veranstaltete für Thomas Mann einen »Ehrenabend« und eine Autographenausstellung. 1921 lasen Wilhelm von Scholz, Hans Johst und Cäsar Flaischlen.

Die Literarische Gesellschaft setzte diese Dichterlesungen fort und bot dem literarisch interessierten Publikum Dortmunds durch die Gewinnung bedeutender Autoren einen fast repräsentativen Querschnitt der deutschen Literatur der 20er Jahre. Es lasen aus ihren Werken u. a. folgende Schriftsteller (in alphabetischer Reihenfolge): Alfred Döblin, Erich Edwin Dwinger, Carl und Gerhart Hauptmann, Karl Kraus, Heinrich Lersch, Heinrich Mann, Agnes Miegel, Josef Ponten, Wilhelm von Scholz, Ina Seidel, Hermann Stehr, Will Vesper, Franz Werfel, Stefan Zweig. Zu Vorträgen kamen u. a. die Literaturwissenschaftler und Kritiker Julius Bab, Paul Fechter, Friedrich Gundolf, Hermann August Korff, Josef Nadler, Oskar Walzel.

Während die Literarische Gesellschaft das Bildungsbürgertum ansprach, versuchte der schon im Jahr 1900 gegründete *Dortmunder Verein für Literatur und Kunst* auch die Arbeiterschaft, vor allem die junge Generation, zu gewinnen. Die Vorträge, meist mit einem progressiven, antibürgerlichen Akzent, wurden meist von den Mitgliedern selbst gehalten; prominente Gäste wie bei der Literarischen Gesellschaft waren selten. Im Mittelpunkt stand die Diskussion: neben Themen über Literatur und Kunst, Philosophie und Pädagogik vor allem aktuelle Fragen wie die Besprechung des Theaterspielplans oder von Neuerscheinungen des Buchmarkts.

Die politische Tendenz des Vereins war durch ihren Gründer und langjährigen Vorsitzenden vorgegeben: Franz Lütgenau war vor dem Ersten Weltkrieg Chefredakteur des Dortmunder SPD-Organs Rheinisch-Westfälische Arbeiterzeitung, kam 1895 als erster Sozialdemokrat des Ruhrgebiets in den Reichstag und blieb auch nach seinem Parteiausschluß einer der führenden Bildungspolitiker der Arbeiterbewegung.³⁴ Er war Mitbegründer der Volkshochschule (1913) und der Freien Volksbühne, mit der auch zwei weitere Vorstandsmitglieder des Literaturvereins eng verbunden waren:

³⁰ Joseph Risse, Erich Schulz. Ein Leben im Dienste Dortmunder und Westfälischer Kulturarbeit. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Bd. 58 (1962), S. 369.

³¹ Einladung der Vereinigung 1922 (Nachlaß Erich Schulz, StuLB DO).

³² Literarische Gesellschaft in Dortmund. In: Minerva-Zeitschrift. Jg. 3 (1927), H. 6/7, S. 157; Joseph Risse, Gründung, Entwicklung und Ende der Literarischen Gesellschaft Dortmund 1921–1934. In: Dr. Joseph Risse (s. A 25), S. 18–25.

³³ Zu den Unterschieden der Vereinstypen »Vortragsgesellschaft« und »Literarische Gesellschaft« vgl. von Heydebrand (s. A. 18), S. 155 f.

³⁴ Friedrich Wilhelm Saal, Franz Lütgenau, der erste sozialdemokratische Reichstagsabgeordnete des Ruhrgebiets und Gründer der Volkshochschule Dortmund. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Bd. 72 (1980), S. 109–162. – Zum Verein für Literatur und Kunst und zu anderen Vereinen: Slg. Bestand Kopien aus dem Nachlaß Dr. Eberhard Schücking (Stadtarchiv Dortmund).

der Reformpädagoge Ewald Reincke und der bereits beim Immermann-Bund genannte Rechtsanwalt Lothar Engelbert Schücking.

Auch im Verein für Literatur und Kunst gab es gute Kontakte zur Stadtbibliothek und den ihr nahestehenden Vereinen: Lütgenau und Reincke hatten schon vor dem Krieg Theater- und Kunstkritiken für die Zeitschrift der Bibliothek, für das Westfälische Magazin, geschrieben und in dieser Zeitschrift Romane in Fortsetzungen veröffentlicht. Lütgenau und Schücking gehörten dem Beirat der Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek an, Schücking auch dem Immermann-Bund und der Literarischen Gesellschaft. Rosa Buchthal, die stellvertretende Vorsitzende des Vereins, war als Dezernentin zuständig für die Stadtbibliothek. Auf der anderen Seite hielt Bibliotheksdirektor Schulz auch Vorträge im Verein für Literatur und Kunst.

Angesichts der Wirtschaftskrise, die Dortmund besonders hart traf, und der nationalsozialistischen Gefahr verstärkten sich Anfang der 30er Jahre die radikalen Tendenzen im Verein für Literatur und Kunst. Diskutiert wurde nun über Johannes R. Becher, Bert Brecht und Kurt Tucholsky, und es lasen Mitglieder des Bundes proletarisch revolutionärer Schriftsteller (BPRS), dessen Dortmunder Ortsgruppe 1931 gegründet worden war. Es gab Kontakte zur Sozialistischen Arbeiterjugend (SAJ) mit Erich Grisar, dessen Sprechchorwerke bei Massenveranstaltungen des Sports und politischen Kundgebungen aufgeführt wurden, Kontakte auch zum politisch-literarischen Kabarett »Gruppe Henkelmann« mit den Schriftstellern Paul Polte und Bruno Gluchowski.³⁵ »Integrationsmedium« der literarischen Kultur Dortmunds »mit besonderer Sympathie für die radikal-demokratischen und pazifistischen Strömungen«³⁶ war der Dortmunder Generalanzeiger, der – seit 1929 unter der Leitung von Jakob Stöcker – zeitweise die größte überregionale Zeitung außerhalb Berlins war.

Wenn man von den zuletzt genannten, vornehmlich der kommunistischen Ideologie verpflichteten Gruppierungen, wie den Bund proletarisch revolutionärer Schriftsteller, einmal absieht, sind – dank den personellen und inhaltlichen Verbindungen – gemeinsame Veranstaltungen kennzeichnend für das literarische Leben in den 20er Jahren. Die Zusammenarbeit von Stadtbibliothek und Vereinen zeigte sich besonders deutlich bei der Durchführung von Literaturwochen und dem Tag des Buches. Die Literatur- und Buchwoche im November 1923 (auf dem Höhepunkt der Krise des Wei-

³⁵ Zum »linken« Spektrum der literarischen Szene in Dortmund vgl. folgende Beiträge in: »8 Stunden sind kein Tag.« Freizeit und Vergnügen in Dortmund 1870 bis 1939. Hrsg. von Gisela Framke. Heidelberg 1992: Rainer Noltinius, Das lehrhafte Vergnügen. Arbeitertheater und politisches Kabarett in Dortmund (S. 181–184); Gregor Vogt, Paul Polte und das Kabarett »Gruppe Henkelmann« (S. 185–187); Kaffee und Kultur. Hans Tombrock und seine Freunde im Café Wien (S. 188–191). – Literatur im Alltag. Arbeiter, Vagabunden, Flaneure und Schriftsteller in Dortmund 1930 bis heute. Hrsg. von Gregor Vogt (Informationen des Fritz-Hüser-Instituts. Nr. 35/93).

³⁶ Von Heydebrand (s. A 18), S. 191.

marer Staates!) wurde von der Literarischen Gesellschaft und der Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek veranstaltet. Die Eröffnungsfeier war im Lesesaal der Bibliothek – »Eintritt 1 Buchmark (!), für Mitglieder die Hälfte« –, die auch eine Ausstellung zeigte: »Das schöne Buch. Entwicklung des Buches, Bucheinband, Buchschmuck«. Josef Winckler las im Rathaussaal aus eigenen Werken. Zum Tag des Buches 1929 vereinigten sich die Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek, die Literarische Gesellschaft, der Verein für Literatur und Kunst und die Theatergemeinde Groß-Dortmund mit der Bibliothek, die ihre Schätze unter dem Titel »Ausstellung von Werk, Bildnis, Handschrift lebender deutscher Dichter und Schriftsteller« präsentierte.

Gedenktage und Tagungen in der Stadt waren Anlaß für Ausstellungen, von denen nur einige größere genannt seien: für Droste-Hülshoff, Freiligrath, Grabbe, Hille, für den Bischof Wilhelm Emanuel Freiherrn von Ketteler anläßlich des 66. Deutschen Katholikentags in Dortmund, für den Freiherrn vom Stein. Inkunabeln, Musikautographen und Arbeiten von Buchkünstlern und Illustratoren wurden vorgestellt, Ausstellungen über »Das Evangelische Gesangbuch« oder »Die deutsche Presse im Jahre 1848/49« gezeigt. Auch zur Mitwirkung an großen auswärtigen Ausstellungen ist die Bibliothek herangezogen worden, z. B. bei der Westfälischen Goethe-Ausstellung in Bochum 1928 oder bei der Kölner Internationalen Presseausstellung »Pressa« (1928). Lassen wir nochmals einen Zeitgenossen zu Wort kommen: »Es verging kaum eine bedeutende Veranstaltung in Dortmund, ein großes geschichtliches Ereignis oder ein Gedenktag großer Männer und Frauen, ohne daß die Bibliothek nicht in einer Ausstellung die Erinnerung daran in allgemein verständlicher Form und mit pädagogischem Geschick hätte lebendig werden lassen. Auch lebende Personen, vornehmlich Dichter, wurden oft in gleicher Weise geehrt.«³⁷

Zu den Ausstellungen erschienen meistens kleinere oder auch größere Kataloge. Von den 50 bis zum Jahr 1932 herausgegebenen Veröffentlichungen – einige in bibliophiler Ausstattung und noch heute im Antiquariat gesucht – mögen wenigstens vier Titel genannt sein: Handschriften westfälischer Dichter und Schriftsteller (1925), 1700–1800. Ein Jahrhundert deutscher Dichter-Handschriften (1929), Aus tausend Jahren (900–1900). Kostbarkeiten in Handschrift und Buchdruck (1929), Nomina Westfalica. Das heißt Verzeichnis derjenigen Westfalen von denen die Stadtbibliothek Dortmund Handschrift oder Bildnis besitzt (1932). Zwei repräsentative Festschriften, zum Deutschen Bibliothekartag in Dortmund 1927 und zum 25. Jubiläum der Bibliothek 1932, sind vorgelegt worden. Die Stadtbibliothek und das mit ihr verbundene Zeitungsinstitut gaben periodisch erscheinende »Mitteilungen« heraus, das Zeitungsinstitut dazu eine wissenschaftliche Buchreihe. Ein Großteil der Veröffentlichun-

³⁷ Risse (s. A 30), S. 374.

gen tragen als Impressum »Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek«, die der Bibliothek auch eine kleine Druckerei gestiftet hatte.³⁸

IV

Trotz des lebhaften und vielseitigen literarischen Lebens in den Jahren der Weimarer Republik ist nicht zu verkennen, daß nur eine dünne Schicht der Bevölkerung der nach wie vor von der Montanindustrie geprägten Stadt an den Veranstaltungen teilnahm. Es hat nicht an Bemühungen gefehlt, breite Kreise der Arbeiterschaft für die Bildungs- und Kulturarbeit zu gewinnen. Vor dem Weltkrieg waren es vor allem die SPD und die Freien Gewerkschaften, die sich für eine Ausweitung der Volksbildung in der Stadt einsetzten, so beispielsweise die SPD in ihrem »Dortmunder Kommunalprogramm« von 1901, in dem von den Gemeinden »die Einrichtung von Volksbibliotheken, Lesehallen, Volksfachschulkursen, Volksbühnen, Volkskonzerten...« gefordert wurde.³⁹ Die Sozialdemokraten mit der höchsten Stimmenzahl bei Reichstagswahlen waren zwar nur mit vier (von 67) Sitzen in der Stadtverordnetenversammlung vertreten, aber die kleine Fraktion nahm lebhaften Anteil an der Entwicklung der Stadtbibliothek, indem sie z. B. den Druck des Katalogs anmahnte und die Gründung einer Lesehalle in der Arbeitergegend des nördlichen Stadtgebiets auf ihr Konto schrieb. Der Arbeiter-Bildungsausschuß, der auch eine »Zentralbibliothek« unterhielt, empfahl den Besuch der »gemeinverständlichen Vorträge« der Stadtbibliothek, veranstaltete eine Freiligrath-Feier und einen Gorkij-Abend und warb für »allmonatliche Volksvorstellungen mit Einheitspreisen« des Stadttheaters. Die Arbeiterzeitung unter der redaktionellen Leitung von Ernst Mehlich, einem der bedeutendsten Arbeiterbibliothekare im Kaiserreich, veröffentlichte eine regelmäßige Beilage mit dem Titel »Wissen ist Macht. Monatlicher Wegweiser der Arbeiterzeitung für Literatur und Bibliothekswesen«, ein Beispiel für den hohen Stellenwert von Buch und Bibliothek in der Arbeiterbildung jener Zeit.⁴⁰

An der Neubelebung der 1913 gegründeten Volkshochschule nach dem Weltkrieg hatte die Stadtbibliothek wesentlichen Anteil. Im Ausschuß des Volkshochschulvereins war auch der Direktor der Bibliothek, die den Vorverkauf für Hörerkarten über-

nahm und zweimal wöchentlich Beratungsstunden für Dozenten und Hörer abhielt. Auch wurde »weitere Literatur für die Vorträge zur Verfügung gestellt und Auskunft darüber erteilt, welche Werke auf diesem oder jenem Gebiet zur Fortbildung geeignet sind.«⁴¹ Die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit der beiden Institutionen wurde betont: »Die altbewährten Bildungsmöglichkeiten, die Stadtbibliothek, Theater, Museum, Orchester« waren in der Sicht der Volkshochschule die »natürlichen Verbündeten«⁴² und von Seiten der Bücherei hieß es: »Ohne wissenschaftliche Stadtbibliothek ... auch keine Volkshochschule! ... Die Reichhaltigkeit der Stadtbibliothek an wissenschaftlichen Büchern ist die unentbehrliche Rüstkammer der Volkshochschule, die unerläßliche Vorbedingung ihrer gedeihlichen Entwicklung.«⁴³

Die politischen und wirtschaftlichen Krisen zu Anfang der 20er Jahre, insbesondere der französische Einmarsch ins Ruhrgebiet und die Inflation, führten zum fast völligen Erliegen der Volksbildungsarbeit: die Volkshochschule stellte praktisch ihre Arbeit ein, und die Volksbüchereien blieben in ihrer Mehrzahl geschlossen. Aber auch eine gewisse Enttäuschung über die geringe Resonanz der Bildungsbemühungen in breiten Bevölkerungsschichten ist zu spüren. Schon vor dem Krieg war über den mangelnden Besuch der Veranstaltungen durch Arbeiter geklagt worden, hatten die Arbeiterbibliotheken im Ruhrgebiet nie die Bedeutung wie im übrigen Reichsgebiet erlangt. Die Schließung der Volksbüchereien und Lesehallen in den 20er Jahren wurde im Rechenschaftsbericht der SPD-Stadtverordnetenfraktion auch mit dem Rückgang der Leserzahl begründet.⁴⁴

Um so mehr verdienen die Bemühungen um eine kulturell-literarische Breitenarbeit Anerkennung. Neben dem Katholischen Bildungsausschuß für die Stadt Dortmund wirkte der Bildungsausschuß für Groß-Dortmund der SPD, der auch Dichterlesungen durchführte, so von Arno Holz, Ernst Toller, Heinrich Lersch und Martin Andersen-Nexö. Eine Zusammenfassung der Volksbildungsbestrebungen erfolgte 1928, als die nun weitgehend aus städtischen Mitteln finanzierte Volkshochschule neue Aktivität entfaltete, nachdem Paul Hirsch, Sozialdemokrat und ehemaliger preußischer Ministerpräsident, das Amt des Bürgermeisters und Kulturdezernenten übernommen hatte. Wieder war die Bibliothek im Vorstand der Volkshochschule vertreten; der

³⁸ Hans Rudi Vitt, Bibliographie der Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. In: Von Büchern (s. A 17), S. 225–248.

³⁹ Kommunalprogramm der sozialdemokratischen Partei des westlichen Westfalens. Beschlossen auf dem Parteitag zu Dortmund 1901. In: Die sozialdemokratischen Gemeinde-Programme Deutschlands (Kommunale Praxis. Jg. 11, 1911, Sp. 1137). Nachdruck Düsseldorf 1977.

⁴⁰ Alois Klotzbücher, Wissen ist Macht: Rüstkammer für geistige Waffen des Proletariats. Ernst Mehlich und die vor 100 Jahren gegründete Arbeiterbibliothek. In: Heimat Dortmund. H. 4/93, S. 17–20, Peter Döring, Das »Schwert im Klassenkampf«. Bildungsorientierte Freizeitveranstaltungen der sozialdemokratischen Arbeiterorganisationen nach der Jahrhundertwende. In: »8 Stunden...« (s. A 34), S. 174–180.

⁴¹ Arbeitsplan für das Sommerhalbjahr 1921, abgedr. in: Roderich Grimm, 75 Jahre Volkshochschule. Dortmund 1989, S. 18.

⁴² Merksätze und Ratschläge aus dem Arbeitsplan für das Winterhalbjahr 1921/22, abgedr. in: Grimm (s. A 40), S. 19.

⁴³ Aufruf der Vereinigung von Freunden der Stadtbibliothek vom März 1919 (Nachlaß Erich Schulz, StuLB DO).

⁴⁴ Der Bericht über die Tätigkeit der sozialdemokratischen Stadtverordneten-Fraktion von 1919–1924 ist teilw. abgedr. bei Fritz Hüser, Erich Schulz und die Anfänge des öffentlichen Büchereiwesens in Dortmund. In: Stadtbibliothek und Regionalbibliographie. Hrsg. von Hedwig Bieber, Siegfried Kutscher und Valentin Wehefritz. Berlin 1975, S. 128. – Weitere Hinweise über die mangelnde Resonanz der Volksbildungsarbeit finden sich in Zeitungen und in den Akten.

Volksbücherei-Etat vervierfachte sich. Die Blütezeit war von kurzer Dauer: Durch die Wirtschaftskrise und die Massenarbeitslosigkeit – in Dortmund waren 33,3% der Erwerbstätigen ohne Arbeit – war die Finanzkraft der Stadt so geschwächt, daß die kommunalen Kultureinrichtungen ihre Arbeit nur eingeschränkt fortsetzen konnten: die Bibliothek erhielt nur noch geringe Mittel; das Stadttheater stand vor der Schließung.

Die Hoffnung von Bürgermeister Hirsch beim 25 jährigen Jubiläum der Stadtbibliothek im April 1932 auf bessere Zeiten, die es den Gemeinden ermöglichen würden, »in vollem Umfang ihren Aufgaben auf kulturellem Gebiet gerecht zu werden«,⁴⁵ gingen nicht in Erfüllung: Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme stellten die Vereine, die das kulturelle Leben in den 20er Jahren geprägt hatten, ihre Arbeit ein oder wurden »gleichgeschaltet«. Denunziationen, von denen auch Bibliotheksdirektor Schulz und Joseph Risse von der Literarischen Gesellschaft betroffen waren, waren an der Tagesordnung. Die in Dortmund lebenden Schriftsteller und Redakteure konnten, soweit sie sich nicht den neuen Verhältnissen anpaßten, nur unter erschwerten Bedingungen weiterarbeiten; andere wurden vorübergehend verhaftet oder mußten emigrieren. Die Bücher von vielen Autoren, die in den »Weimarer Jahren« in Dortmund gelesen hatten, wurden aus den Volksbüchereien entfernt, und im Juli 1933 loderten vor dem Bibliotheksgebäude die Scheiterhaufen der »undeutsch-marxistischen Literatur«. Ein Kapitel aus der Geschichte des Dortmunder Kulturlebens war abgeschlossen.⁴⁶

⁴⁵ Zitat in der Zeitung »Tremonia« vom 2. 4. 1932.

⁴⁶ Risse, Literarische Gesellschaft, in: Dr. Joseph Risse (s. A 32), S. 25. Zusammenfassend: Widerstand und Verfolgung in Dortmund. Hrsg. von Günther Högl. Dortmund 1992, Abschnitt: Verboten und verbrannt – Der Krieg gegen die Kultur (S. 117–126).

Heide Berndt

Stadtgeist aus der Dose

Für die Mehrheit der Bevölkerung dürfte es eher jugendlicher Ungeist sein, der sich graphisch und farblich unübersehbar an öffentlichen Verkehrsmitteln und ihrer unmittelbaren Umgebung austobt. Wer zur »Alten Stadt« nach Esslingen mit der S-Bahn fährt, wird auf Plakaten aufgefordert, jeden Graffiti-Künstler unverzüglich anzuzeigen, wobei 500 DM Belohnung in Aussicht gestellt werden.

Ob nun Geist oder Ungeist – städtischen Ursprungs ist er mit Gewißheit. Es war New York Ende der 60er Jahre, »als die Buchstaben laufen lernten«. New Yorker Teenager hatten begonnen, ihre Spitznamen oder Kürzel überall in der Stadt an den unmöglichsten Orten zu hinterlassen. »Das »Taggen« oder »Bomben« war geboren.« Was mit breiten Filzschreibern begonnen hatte, wurde mit Sprühdosen fortgesetzt. 1972 entstanden die ersten »Pieces«, farbige Buchstabenbilder.¹ Bis heute nimmt die Kunst der Sprayer von der Stilisierung der Buchstaben ihres Namens oder dessen ihrer Gruppe den Ausgang, auch wenn jetzt andere Bildelemente, Landschaften und Figuren (characters) dazu kommen.



¹ Spray City – Graffiti in Berlin, Hg.: O. Henkel, T. Domentat, R. Westhoff. Akademie der Künste, Berlin 1994, S. 8–14.

Ganz unübersehbar ist, daß es sich beim Sprayen um eine Art von Protest handelt. Jüngst wurden in einer Sendung des Berliner Senders B 1 die Sprayer zu ihren Motiven befragt,² bzw. äußerten sich einige im SPIEGEL, um die oft gestellte Frage: »Künstler oder Kriminelle« zu klären.³ Die städtischen Verkehrsbetriebe betrachten sie ganz klar als Kriminelle und stellen ruinöse Schadensersatzforderungen, wenn sie einen Sprayer gerichtlich belangen können. Denn für die Reinigung besprühter U- oder S-Bahn-Wagen werden enorme Summen ausgegeben: 1993 zahlten die Berliner Verkehrsbetriebe 8 Millionen DM, die Hamburger mehr als 3 Millionen, die Münchner Bus- und Bahnbetriebe 1,6 Millionen DM für Reinigungskosten.⁴ In Berlin ist laut B 1-Sendung eine Sonderkommission des Bundesgrenzschutzes speziell zum Schutz der S-Bahnen auf die Sprayer angesetzt.

Die Sprayer selbst verstehen sich als Künstler, Happening-Künstler und Graphiker in einem, wenn man will. In Berlin haben sie vor einigen Jahren einmal einen ganzen Zug mit dem Satz besprüht: »Wann werdet ihr es raffan, gegen Kunst gibt's keine Waffen!«

Worum geht es? Sicher spielt Protest die entscheidende Rolle. Es gibt Jugendliche, die sagen »Bombing« sei wie eine Droge, und die Mutter eines drogenabhängigen Jugendlichen half ihrem Sohn, sich aus der Abhängigkeit zu befreien, »indem sie ihm Spraydosen kaufte und ihn ermutigte, seinen neuen Interessen auf legale Weise nachzugehen«,⁵ oder: »Graffiti hat mich davon abgehalten, Leute zu überfallen«, oder: Sprayen ist härter als ein Bankeinbruch.⁶ Man fühlt die »Lebensquelle« beim Sprayen oder hat seine Befriedigung über die »Verarschung der Ordnungsliebenden«.⁷

Letzteres ist am unmittelbarsten nachvollziehbar und doch am wenigsten verständlich. Denn warum muß diese Verarschung unter so hohem persönlichem Risiko geschehen? Unter so harten »Arbeitsbedingungen«, nachts, wenn es kalt ist, wenn es in Strömen regnet, selbst bei Frost. Unausgeschlafen den Tag beginnen? Es ist ja nicht wahr, daß Sprayen bloßer Vandalismus ist, Sachbeschädigung ohne Sinn. Viele »Pieces« haben künstlerischen Rang, und die Galeristen sind schon vorsichtig dabei, die Szene abzuschnupern. Es gibt Auftragsarbeiten, Läden, Cafés oder gar öffentliche Gebäude durch Graffiti zu verschönern. Aber die Szene sieht in dieser öffentlichen Anerkennung unerfreuliche Spaltungsprozesse: »Die Kommerzialisierung macht die Szene kaputt, weil sie uns in zwei Gruppen spaltet: Die Legalen und die Illegalen.«⁸

Warum ist die Illegalität, das Katz-und-Maus-Spiel mit den Verfolgungsbehörden

so wichtig? Daß man der Anpassung entgeht, d. h. das Protestmoment lebendig bleibt. Aber wogegen wird denn protestiert? Ich lasse dazu am besten einen Sprayer zu Wort kommen, der einen Text für eine Zeitung verfaßte, den diese dann doch nicht druckte:

»Ich frage Sie:

»Was halten Sie von Graffiti?«

Und Sie würden antworten:

»Solange ein Graffito gut gemacht ist und an einer dafür vorgesehenen Fläche, finde ich es hübsch, aber das, was man sich in Bus und Bahn so täglich angucken muß, finde ich häßlich.«

Eine typisch durchschnittliche Meinung, die gut verständlich ist, denn: »Was sind denn das für Jugendliche, die nichts besseres zu tun haben, als alles zu beschmieren, und uns damit ihre sogenannten »Kunstwerke« aufzuzwingen? Wir möchten gerne bus- oder bahnfahren, ohne auf eine solche Art regelrecht bombardiert zu werden.«

Ich bin ein solcher Jugendlicher und ich sage, die Bombardierung ist auch ohne unsere Graffiti in vollem Gang. Wir alle werden ständig und von überallher mit Werbung zugebombt. Die Werbung ist allgegenwärtig. Wer hat mich gefragt, ob ich das will? Niemand, ich wachse einfach in eine Gesellschaft der Bilderflut und Werbung hinein. Ich werde Teil der Gesellschaft, in der immer weniger Werte zählen. Ich bin Teil einer Generation, die weniger Hemmungen besitzt, als je eine Generation zuvor. Graffiti ist unsere Reaktion, unser Protest. Anders als die 68er Generation, deren Waffe das Wort war, ist unsere Waffe die Sprühdose. Wir sind keine Redner, wir sind Aktivisten. Mit der Sprühdose setzen wir unsere Zeichen gegen die Zeichen der Gesellschaft. Das Individuum gegen die zunehmende Anonymität. Deswegen setzen wir uns auch bewußt über alle Grenzen hinweg. Graffiti läßt sich nicht in Rahmen stecken. Graffiti ist unkontrollierbar.«

Anders als in den jüngst veröffentlichten Berichten zu Graffiti, wo die Lust am Sprühen als quasi existentialistisches Lebensgefühl dargestellt wird, das einen vor schlimmeren Formen der sozialen Abweichung, Drogenmißbrauch, Bandenkriminalität und Gewalttätigkeit bewahren kann, kommt hier ein aggressives Element von Gesellschaftskritik herein: »Wir alle werden ständig und von überallher mit Werbung zugebombt.« Deswegen wird »zurückgebombt«.

Für die Sprayer soll verboten sein, was für Benzko-Immobilien und Citibank u. a. erlaubt ist. Wer die Macht hat zu zahlen, kann seine Zeichen überall hinsetzen. Die heutigen Jugendlichen fühlen sich der Gesellschaft gegenüber machtlos. Sie wissen, daß es nicht genug Ausbildungsplätze und Lehrstellen gibt. Selbst wenn alle Jugendlichen sich reibungslos in die Gesellschaft integrieren wollten, gäbe es doch nicht für alle Arbeit. Zugleich reizt eine von »überallher« kommende Werbung alle nur erdenklichen Konsumwünsche an. Das muß Spannung erzeugen.

Was tun? Die Jugendlichen handeln, indem sie ihre eigenen Zeichen sichtbar set-

² Gesendet am 15. März 1994, 22.15 Uhr.

³ DER SPIEGEL 12/1994, S. 130.

⁴ ebd., S. 134.

⁵ Spray City (s. A 1), S. 68 und 84.

⁶ ebd., S. 51 und 33.

⁷ ebd., S. 48 und 39.

⁸ ebd., S. 65.

zen. Es sind ganz überwiegend junge Männer, die das machen, wenn auch gelegentlich Mädchen beim Sprayen dabei sind. Eigene Mädchen-Sprayergruppen sind eine Ausnahme. »Schmierereien« sagt die ältere Generation zu ihren Werken und scheut Mittel und Kosten nicht, um sie beseitigen zu lassen. In New York sind die »Züge innen und außen mit einer graffiti-resistenten Substanz« beschichtet, die Dosen werden so hergestellt, daß die für Sprayer notwendigen Aufsätze für breite Sprühstrahlen nicht mehr daraufpassen.⁹

Manches an den emotionalen Reaktionen der älteren Generation erinnert mich an die wutschnaubenden Haßausbrüche vor bald 30 Jahren, als die Beatles ihre Haare lang wachsen ließen. Wer damals als Lehrling einen »Pilzkopf« trug, konnte deswegen eine Kündigung riskieren. Die damalige Jugendbewegung setzte sich mit dieser Haartracht optisch gegen den Drill der Erziehungsmethoden ab, der sich in dem quasi militärischen Haarschnitt der Männer ausdrückte. Sie formulierte '68 schließlich ein politisch begründetes neues Erziehungskonzept, das den alten Drill mäßigte.

Etwas davon ist in der Sprayer-Generation angekommen. Die Kinder dieser Generation sind etwas weniger gegängelt worden, darum haben sie »weniger Hemmungen als je eine Generation zuvor«. Deswegen fällt es ihnen auch leichter, sich »frei« zu äußern. Die Freiheit, die sie in der Kinderstube genossen haben, mag für viele keine echte Freiheit gewesen sein, sondern eher Vernachlässigung: die Freiheit, bei der es nicht mehr viel zu verlieren gibt; doch das wird mit dem Eintritt in die Gesellschaft auf einmal ganz anders. Die Eintrittsbedingungen sind über ein genau gestuftes System von Lernen und Leistung, Prüfung und Numerus-Clausus-Bestimmungen geregelt. Für einen selbstbewußten Jugendlichen von heute bedeutet dies eine Demütigung. Selbst die Hochbegabten, die den Lernbedingungen einigermaßen gewachsen sind, befallen Depressionen oder mindestens Selbstzweifel, wenn sie daran denken, daß nach allem Prüfungstreß doch nicht sicher ist, ob es sich lohnt hat. Jeder weiß, daß selbst bei einem wirtschaftlichen Aufschwung kaum wieder mit Vollbeschäftigung gerechnet werden kann, weil die Rationalisierung mittels arbeits- und zeitsparender Maschinen die Arbeitsplätze beseitigt. In so einer Gesellschaft muß sich für fast jeden das Gefühl herstellen, anonymen Zwängen ausgeliefert zu sein und als Individuum nichts zu zählen, sondern nur als leistungsfähige, genormte Arbeitskraft.

Ruft man sich den Ursprung der Graffiti-Kultur in New York zurück, dann war das Motiv der Jugendlichen nur erst, so etwas wie eine eigene Spur, ein eigenes Zeichen sichtbar in der urbanisierten, anonymisierten Umwelt zu hinterlassen. Es ist dabei geblieben, daß der Protest sich an der Gestaltung der Zeichen festmacht. Aber es sind nicht beliebige Zeichen, es sind Buchstaben, die das Ursprungselement bilden, und nicht von ungefähr nennen die Sprayer sich selbst »Writer«, also Schreiber.

Das zeigt, daß es ein wirklich städtischer Geist ist, der aus den Dosen sprüht, denn

⁹ ebd., S. 14.

die Erfindung von Buchstaben und Schrift ist unabweisbar städtischen Ursprungs. Kaum ein Sozialwissenschaftler hat sich so intensiv mit den Folgen dieser Errungenschaft auseinandergesetzt wie der französische Anthropologe André Leroi-Gourhan. Er bezeichnet die Schrift als das »Instrument des Zählens und Rechnens«, das »schnell zum Mittel des historischen Gedächtnisses« heranwuchs.¹⁰ Allerdings wurden die Schriftzeichen »nicht aus einem graphischen Nichts« entwickelt, sondern ab einem bestimmten Punkt wurden »organisierte Darstellung mythischer Symbole« und »elementares Rechnen« zusammengebracht, eben in den ältesten Städten.¹¹

Der Schrift gingen »Graphismen« voraus, deren älteste Spuren sich bis in die Altsteinzeit zurückverfolgen lassen und die Parallelen zu den Tschuringas aufweisen, Kultinstrumenten der australischen Eingeborenen, deren Spiralen und Linien »zur Konkretisierung von Beschwörungsformeln dienen«. Daraus zog Leroi-Gourhan den Schluß, »daß die bildende Kunst an ihrem Ursprung unmittelbar mit der Sprache verbunden ist und der Schrift im weitesten Sinne sehr viel näher steht als dem Kunstwerk«.¹²

Da aber die Schrift auf »der gleichen Ebene wie die Techniken« steht, sobald sie »nichts anderes mehr ist als die phonetische Aufzeichnung des Redeflusses«, geht sie jenes »Netzes unbegrenzter Korrespondenzen« verlustig, das die Menschen in der stadtlosen, mythischen Zeit mit der Erde und dem Himmel verband, und das in der Kunst erhalten ist. Mit der Schrift setzte eine »Linearisierung der Symbole« ein, durch die ein Prozeß der »Verarmung an Mitteln zum Ausdruck irrationaler Momente« in Gang kam. Es zeigt sich, daß ein ganzer Teil des Denkens sich von der linearen Sprache abspaltet, um den Zugang zu jenen Inhalten zu bewahren, die der strengen Notation entgehen.¹³ Mit dem Ende des mythologischen Denkens wurde die Welt in unendliche Gegensätze aufgespalten: Kultur – Natur, Körper – Geist, Form – Funktion usw.

Leroi-Gourhan betrachtete diese Entwicklung äußerst skeptisch, da die »techno-ökonomische Formel«, auf der die Urbanisierung bis heute beruht, sich nur in der »Größenordnung« gewandelt habe, »ohne ihre Elemente zu ändern«. Zu diesen »Elementen« zählt »soziale Ungerechtigkeit« als »Gegenbild zum Triumph über die natürliche Umwelt«. Der einzige Unterschied zu den ersten Städten der vorderasiatischen Flußtäler sei, »daß der Aktionsbereich sich von einer Hemisphäre zu anderen erweitert hat, daß die koloniale Ausbeutung an die Stelle der Versklavung der Bauern jenseits der Vorstädte getreten ist«.¹⁴

¹⁰ André Leroi-Gourhan: *Hand und Wort: Die Evolution von Technik, Sprache und Kunst*, Frankfurt 1988, französisch: *La Geste et la Parole*, Paris 1964/65, S. 230.

¹¹ ebd., S. 252/253.

¹² ebd., S. 238 und 240.

¹³ ebd., S. 264 und 270.

¹⁴ ebd., S. 234.

Kehren wir zu den Sprayern zurück, so macht ihr merkwürdiger Kampf um Zeichensetzen und »Style« einen neuen Sinn. Sie sind zwar als Gruppe viel zu schwach, um mit ihren Aktionen die »techno-ökonomische Formel« der urbanisierten Gesellschaft zu verändern. Aber sie versuchen, den Punkt des Symbolisierungsprozesses zu knacken, an dem die Linearisierung begann. Die Buchstaben fungieren in ihren Pieces nicht länger als technische Instrumente der Übermittlung von Informationen, sondern sie vermitteln in sich eine Botschaft.

Was mir sehr hoffnungsvoll bei all der Hoffnungslosigkeit des Sprayertreibens vorkommt, ist deren Entschlossenheit, die Umwelt nach eigenen Vorstellungen zu gestalten und zwar direkt, ohne Aufschub und immer in eigener Regie. Darin steckt Kraft, Spontaneität und Freude am eigenen Können. Vielleicht wird auch einmal wie im Märchen vom »Geist in der Flasche« nur das erste Erscheinen des Geistes bedrohlich sein. Vielleicht geschieht die zweite Befreiung des Geistes unter den Bedingungen sinnvoller Übereinkünfte, wie sie der junge Mann im Märchen bewerkstelligte.¹⁵

¹⁵ Brüder Grimm: Kinder- und Hausmärchen, Düsseldorf 1949, S. 435–439.

Ist Kultur noch bezahlbar?

»Rettet unsere Städte jetzt«, stand zweimal als Motto über einer Hauptversammlung des Deutschen Städtetages und wurde jetzt wieder wortgleich in einem Appell von fünf Großstadt-Oberbürgermeistern aufgegriffen. Damals richtete es sich gegen falsche Konzeptionen, die unsere Städte zu zerstören drohten, heute, nach der Hauptversammlung des Deutschen Städtetags 1993 »Städte in Not« ist es ein Notschrei, der das Bewußtsein der Öffentlichkeit (vielleicht sogar der Politik?) für die katastrophale Finanzsituation der Großstädte aber längst auch vieler mittlerer und kleinerer Städte wecken soll. Was bleibt da angesichts solcher desolaten Finanzstrukturen in den Kommunen noch für Kultur übrig? Liegt es nicht nahe, bevorzugt solche Aufgaben für Einsparungen heranzuziehen, die fälschlicherweise als »Freiwilligkeitsaufgaben« bezeichnet werden? Gewiß, außer im Bereich der Bildung gibt es keine Gesetze, die uns Kommunen zur Kulturförderung verpflichten. Aber längst haben die Städte erkannt, daß es sich dabei in der Realität und in der Wertigkeit um Pflichtaufgaben handelt, so ausdrücklich formuliert zum Beispiel in den sogenannten Fellbacher Thesen des Städtetags Baden-Württemberg. Aber reicht diese formale Selbstbindung, dieses Bekenntnis zur Kultur als einer der letzten vom Staat nicht durch Gesetze beeinflussten Aufgaben kommunaler Selbstverwaltung aus, um in der jetzigen verzweifelten Situation vieler Städte Einschnitte mit nicht wieder gut zu machenden Folgen zu verhindern? Wenn wir es noch nicht gewußt hätten: Spätestens seit Mölln und Hoyerswerda wissen wir, daß wir noch lange nicht genug für Kultur getan haben. Ein Lichtblick immerhin, wenn der baden-württembergische Innenminister und Kommunalminister Frieder Birzele nach seiner Wahl zum Präsidenten des Volkshochschulverbandes Baden-Württemberg den Kommunen rät, diesen ihnen gegebenen Spielraum zur Stadtentwicklung und Standortsicherung auch künftig als kommunalpolitische Schwerpunktaufgabe zu sehen und dabei nicht von Freiwilligkeitsaufgaben, sondern von »weisungs-freien Aufgaben« spricht. Aber wer hört hin? Wie viele wissen über das Allgemeine hinaus, daß in den Vorstandsetagen der Wirtschaft Kultur als Standortfaktor bereits an dritter Stelle kommt, während die Höhe der Gewerbesteuer erst an siebter Stelle rangiert?

Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland stellt in Artikel 1 als unabänderbaren Verfassungsgrundsatz die Forderung auf: »Die Würde des Menschen ist unantastbar.« Die Verfassung des Landes Baden-Württemberg formuliert ebenfalls in Artikel 1: »Der Mensch ist berufen, in der ihn umgebenden Gemeinschaft seine Gaben in

Freiheit und in der Erfüllung des christlichen Sittengesetzes zu seinem und der anderen Wohl zu entfalten. Der Staat hat die Aufgabe, den Menschen hierbei zu dienen.« In diese Postulate sind Ursprung, Inhalt, Ziel und Ende des Lebens einbegriffen. Wie wir damit umgehen, ist Ausdruck unserer Kultur.

Freiheit des Glaubens, Gewissens und des Bekenntnisses sind unveränderbare Grundsätze des Grundgesetzes. Die Verfassung des Landes Baden-Württemberg ist den christlichen Sittengesetzen und der Anerkennung der religiösen und sittlichen Grundlagen des menschlichen Lebens verpflichtet. Sie formuliert in Artikel 12: »Die Jugend ist in der Ehrfurcht vor Gott, im Geiste der christlichen Nächstenliebe, zur Brüderlichkeit aller Menschen und zur Friedensliebe, in der Liebe zu Volk und Heimat, zu sittlicher und politischer Verantwortlichkeit, zu beruflicher und sozialer Bewährung und zu freiheitlich-demokratischer Gesinnung zu erziehen.«

Das Leben des Menschen in seiner Entstehung, in seiner privaten Sphäre, in der Familie, stehen unter dem besonderen Schutz des Staates. Die Fähigkeit zum Frieden, zur gewaltlosen Konfliktlösung darf nicht nur eine von den Verfassungen formulierte Forderung bleiben. »Si vis pacem, para bellum« – so überliefert uns ein römisches Sprichwort. »Si vis pacem, para pacem« – so sagen viele heute.

Rüstung und Überrüstung, die zumindest bis zum Zusammenbruch des kommunistischen Herrschaftssystems die Militärpolitik geprägt haben, kriegerische Auseinandersetzungen rund um die Erdkugel auch danach und nicht zuletzt als Folge des Auseinanderbrechens des sogenannten Ostblocks wie im ehemaligen Jugoslawien, unterschiedliche Auffassungen davon, wie Staatssysteme aussehen sollen und Menschheitsprobleme bewältigt werden können, Friede durch Gewaltlosigkeit (Ghandi), wehrhafte Verteidigung der Freiheit (westliche Welt), von religiösen Fundamentalisten (aufgerichteter Gottesstaat im Islam) oder Trennung von Kirche und Politik im christlichen Abendland stehen einander zum Teil diametral gegenüber. Sie verunsichern die Menschen und führen zu immer neuen gewaltsamen Konflikten. Gewaltsame Konfliktlösung ist Unkultur. Sie kann bis hin zur Auslöschung der Menschheit führen.

Das Bedürfnis nach Frieden ist so alt wie die Menschheit selbst. Zu ihm stehen dem Menschen immanente Eigenschaften wie Ehrgeiz, Machtstreben, Bosheit, Intoleranz, Unvernunft, Habgier, Haß und anderes mehr in Widerspruch. Zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte gibt es in unterschiedlichen Staatssystemen eine breite Bewegung der Völker, die den Frieden als Voraussetzung für das Überleben der Menschheit, als höchste Stufe der Kultur, erkennt und fordert. Zum ersten Mal ist ein totalitäres Unrechtssystem in der damaligen Deutschen Demokratischen Republik durch eine friedliche Revolution hinweggefegt worden, ein großes Geschenk, das die Menschen in der DDR der ganzen Welt gemacht haben. Die Hoffnung, daß dieses Beispiel weiterwirkt, hat sich bis jetzt nicht erfüllt. Friedensfähigkeit und Friedensbereitschaft zu fördern, ist deshalb wichtigste staatliche und damit auch kommunale Aufgabe. Sie muß sich in allen Bemühungen um Kultur und Bildung wiederfinden.

Dies gebietet die Forderung unseres Grundgesetzes nach dem Schutz menschlichen Lebens in allen seinen Formen. Über den Weg dahin gibt es unterschiedliche Auffassungen. Darüber Informationen und hierzu Entscheidungsgrundlagen für jeden einzelnen anzubieten, ist Aufgabe des Staates und in besonderer Weise der Gemeinden, als dessen unterster Ebene.

In vielfacher Weise sind die Menschen unserer Zeit verunsichert. Diese Verunsicherung entsteht nicht nur durch die Angst vor gewaltsamer Vernichtung menschlichen Lebens, sondern auch durch den Mangel an Wertvorstellungen und Lebenszielen. Staat und Gemeinden können sie nicht verordnen. Aber sie können Hilfen anbieten. Die Bereitschaft des einzelnen Menschen, seine Lebensanforderungen und die Notwendigkeit, ein der Gemeinschaft im Zusammenleben dienendes und anderen Menschen hilfreiches Sozialwesen zu sein, miteinander zu verbinden, kann ebenso wie das Postulat traditioneller Tugenden Lebensinhalte und -ziele vermitteln helfen. Wirtschaftliche Sicherheit, Verteilungsgerechtigkeit und soziale Wohlfahrt, Vorsorge für Lebensrisiken sind zum Ausgleich von Interessen und Bedürfnissen und damit auch zur Herstellung von Frieden geeignet. Vorausgesetzt, diese Postulate wären erfüllbar oder gar in einer lange vor uns liegenden Zeit erfüllt: es bliebe dennoch die Frage nach dem geistigen Inhalt und nach dem Ziel des Lebens.

Kultur erschöpft sich nicht in der Bildung von Lebensgewohnheiten, der Schaffung von materieller Lebenssicherheit und der Herstellung von Gerechtigkeit. Sie ist nicht begrenzt auf die Ermöglichung der Lebensformen und Lebensäußerungen in all ihrer Vielfalt. Sie setzt auch die Entwicklung von Seele und Geist, von Lebensinhalten und Lebenszielen voraus. Totalitäre Staatsstrukturen schreiben sie vor. Freiheitlich-demokratische Staatssysteme neigen dazu, sie in die Privatsphäre zu verweisen. Die bemerkenswerten Übereinstimmungen und Differenzierungen von Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland und Verfassung des Landes Baden-Württemberg zeigen den Spielraum auf für die Vielfalt und die Notwendigkeit zur Neutralität von Staat und Gemeinden in Kultur und Bildung. Aber sie entbinden beide nicht von der Aufgabe, Leitbilder zu formulieren und zu leben, die den Bürgern bei der Beantwortung von Lebensfragen weiterhelfen können. Es ist nicht die materielle und technologische, sondern die geistige Entwicklung des Menschen, die ihm dazu verhilft, die großen auch hier angesprochenen Weltprobleme zu lösen, von denen das Überleben der Menschheit abhängt.

Auch der Umgang mit der Natur, mit den Ressourcen unserer Welt, gehört zur Kultur. Als 1972 der »Club of Rome« vor den Folgen unkontrollierten materiellen Wachstums auf unserem begrenzten Planeten warnte, erschrakten viele. Alle waren sich einig, daß etwas, ja daß Entscheidendes geschehen müsse. Aber außer ein wenig Reparatur hier und dort, beim Abwasser, beim Müll, bei der Luftbelastung, geschah nichts. Nach wie vor ist der Rhein eine Kloake, sind ökologische Gleichgewichte durch Waldrodungen gefährdet, verseucht bei Tankerunfällen ausgelaufenes Öl die

Meere, wird Dünnsäure in den Weltmeeren verklappt, ist nirgendwo von weniger Wachstum, sondern eben wieder von mehr Wachstum die Rede, damit

- unser Lebensstandard erhalten bleibe, möglichst noch weiter steige,
- die Arbeitslosigkeit beseitigt oder wenigstens gemildert werden könne,
- wir endlich den unterentwickelten südlichen Ländern geben können, was sie benötigen,
- wir unsere überdimensional wachsenden Staatsschulden, die inzwischen längst nach Billionen zählen, verringern können.

Doch trotz – gelegentlich unterbrochenen – Wachstums sind wir außer dem ersten keinem der anderen Ziele merklich näher gekommen. Nach dem ersten Schock waren auch bald viele Politiker und Interessenten über die Mitglieder des »Club of Rome« hergefallen, fanden sich Wissenschaftler, die Unbewiesenes, aber leider Wahrscheinliches mit wissenschaftlicher Akribie widerlegten und die Befürchtungen im Bericht von Dennis Meadows mit Spott und Hohn bedachten und in das Reich der Phantasie verwiesen.

Die Gemüter der Verantwortlichen waren also im wesentlichen wieder beruhigt. Dem zweiten Bericht des Jahres 1974 »Mankind at the Turning Point« konnte wie dem dritten »Bericht über die 80er Jahre. Das menschliche Dilemma. Zukunft lernen«, der Mitte 1979 in Freiburg vorgelegt wurde, kein Echo beschieden sein, das auch nur annähernd an die Aufmerksamkeit heranreicht, die damals etwa dem Schicksal des von seinem Thron vertriebenen Schahs von Persien zuteil wurde. Die Autoren des Berichts von 1979 versuchten deutlich zu machen, daß die Menschen

- heute nicht in der Lage sind, die Folgen ihres Handelns voll zu überblicken,
- noch weniger erkannte Probleme zu lösen vermögen,
- in einer generellen Krise an einem Kreuzweg stehen (»ein nie gekanntes Ausmaß der Selbstverwirklichung ist ebenso möglich, wie eine unvorstellbare Katastrophe«),
- durch wissenschaftlich-technischen Fortschritt bisweilen größere Probleme geschaffen haben, als die, die durch ihn gelöst werden sollten,
- sich in der Diskussion der 70er Jahre – soweit sie stattfand – allzu sehr den materiellen Aspekten gewidmet und dabei »die humane Seite der globalen Problematik« vernachlässigt hatten,
- aber unter Aufgabe tradiert Lernmuster und Anwendung neuer Formen des Lernens die Krise zu überwinden und die Katastrophe abzuwenden vermögen.

Es fällt auf, wie stark sich die Schlußfolgerungen des letzten Berichts des »Club of Rome« in seinem Optimismus, der Mensch vermöge durch Lernen das drohende Schicksal zu verhindern, von den düsteren Prognosen des ersten unterscheiden. Man fragt sich, wo denn wohl die Verfasser dieses Berichts Anhaltspunkte dafür gefunden haben, daß sich seit 1972 Veränderungen im Verhalten der Menschen ergeben haben,

die die Annahme zulassen, er werde künftig von seiner Fähigkeit zur Vernunft mehr Gebrauch machen als bisher.

Aber endlich ist damit einmal zum Ausdruck gebracht worden, daß Menschen lernfähig und in der Lage sind, von ihnen selbst verursachte Probleme zu lösen. Neben der Vermittlung von Informationen zur Entwicklung von Problembewußtsein ist deshalb die Förderung des Bewußtseins dieser Fähigkeit und der Bereitschaft, die Fähigkeit zu nutzen, Aufgabe von Bildung und Weiterbildung, von Kunst und Kultur, von Staat und Gemeinden.

Wenn von Kultur und Bildung die Rede ist, stellt sich immer wieder neu die Frage, aus welchen Wurzeln und auf welche Weise Kultur entsteht und kulturelle Entwicklungen stattfinden. In unserer Zeit gibt es starke Neigungen im politischen Raum, möglichst viel an Zuständigkeiten für die Wohlfahrt, die Versorgung und die Vorsorge für alle Bürger auf den Staat zu übertragen, um ein Höchstmaß an Verteilungsgerechtigkeit und an Chancengleichheit zu erreichen. Auf der anderen Seite wurde erkannt, daß dies zu einer doppelt wirksamen Entmündigung der Bürger führen kann, und damit zum Gegenteil dessen, was eigentlich erreicht werden soll: Der Freiheitsspielraum des einzelnen wird eingeschränkt. Je mehr der Staat an sich zieht, der Bürger ihm abfordert, desto weniger fühlt er sich selbst für die Gestaltung seines Lebens, der Umwelt und auch der Politik im kleinen und großen verantwortlich, desto geringer wird der Spielraum für persönliche Gestaltungsfreiheit und Gestaltungswillen. Weil der Staat für die ihm übertragenen oder von ihm beanspruchten Zuständigkeiten Geld braucht und er dieses Geld auf dem Wege der Steuererhebung von den Bürgern holen muß, wird dadurch zwangsläufig die Steuerlastquote größer, das, was dem Bürger nach Abzug der Steuern und Soziallasten verbleibt, weniger, sein persönlicher Freiheitsspielraum eingeschränkt, er selbst am Ende auf ein Taschengeld für seine persönlichen Bedürfnisse und Gestaltungsmöglichkeiten verwiesen.

Die Bedeutung öffentlicher Aufgaben in Kultur und Bildung und die Verpflichtung der öffentlichen Hand, sich ihrer anzunehmen, werden in diesem Beitrag ebenso nachhaltig angesprochen wie die Notwendigkeit privater Initiativen und eines weiten Freiheitsspielraums dafür. Ihr Verhältnis zueinander ist eine wesentliche Grundlage von Kulturpolitik und kultureller Entwicklung in einer demokratisch verfaßten Gesellschaft. Kultur und Bildung sind eine Einheit, eng miteinander verflochten. Das ist heute sowohl unter Kulturpolitikern als auch in den Parteien unumstritten. Alle wohlgemeinten Versuche, Kriterien für eine Abgrenzung zwischen Bildung und Kultur zu finden, sind an den fließenden Übergängen und an überall vorhandenen Interdependenzen, sind am weitgespannten Kulturverständnis unserer Zeit gescheitert.

Längst ist auch erkannt worden, daß die Förderung von Kultur und Bildung durch die öffentliche Hand nicht unrentierliche Subventionen, sondern Zukunftsinvestitionen sind von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Unser Volk, schon bisher mit wenig

Rohstoffquellen ausgestattet und deshalb auf die Produktion und den Export von Wissen und Fähigkeit angewiesen, wird den Konkurrenzkampf der kommenden Jahrzehnte mit den anderen Industrienationen dieser Welt und denen, die auf dem Weg dahin sind, nur bestehen können, wenn es in Kultur und Bildung, in der Erziehung und der Berufsbildung gelingt, die Entwicklung eines seiner selbst bewußten intelligenten Menschen mit hohem Wissensstand, der Fähigkeit, Zusammenhänge zu erkennen und mit Freude am Leben und an der Arbeit, wirksam zu fördern. Während Kulturförderung in den früheren Jahrzehnten noch als sogenannte Freiwilligkeitsaufgabe verstanden wurde, ist sie heute nach einhelliger Auffassung eine Pflichtaufgabe der Gemeinden und einer der letzten Freiheitsräume, in denen die Gemeinden unabhängig von gesetzlicher Reglementierung und Weisungen des Staates Aufgaben erfüllen können. Der Arbeitskreis »Kommunale Kulturpolitik« beim Institut für Kommunalwissenschaften der Konrad-Adenauer-Stiftung hat in seinen im Juli 1981 vorgelegten Thesen zur kommunalen Kulturpolitik formuliert: »Der kulturpolitische Auftrag der Kommunen ist verfassungs- und verwaltungsrechtlich verankert. Er ist gleichrangig den sozialen und wirtschaftlichen Aufgaben der Kommunen.«

Es gibt in jüngerer Zeit interessante Versuche, darzustellen, welche Bedeutung Kultur auch als Wirtschaftsfaktor für unser Bruttosozialprodukt hat. Da wird zum Beispiel von über 5 Milliarden DM gesprochen, die von den Gemeinden jährlich für Kulturförderung aufgewendet werden, oder von 27 Milliarden DM Jahresumsatz auf dem Musikmarkt, was immerhin 1,6% des Bruttosozialproduktes ausmacht. Es wäre aber falsch und auch in einer Zeit rückläufiger Finanzkraft der öffentlichen Hände gefährlich, wenn mit solchen Zahlenspielen, so bedeutsam sie für die Wirtschaft unseres Landes sein mögen, eine Entwicklung eingeleitet würde, an deren Ende der Zwang zum Nachweis steht, daß Kultur auch finanziell Rendite abwirft. Mit solchen Überlegungen würde Kultur zum Konsumartikel degradiert, wüchse die Gefahr, daß ohnehin Erfolgreiches und beim Bürger Populäres gefördert würde. Kultur lebt aber ebenso sehr von der Bewahrung uns von unseren Vorfahren überlieferter Werte, wie vom Experiment, vom Neuen, vom heute noch nicht Verstehbaren und deshalb nicht Akzeptierten und ist eine ständige Weiterentwicklung von Inhalten und Formen.

Wie so oft in der Politik besteht auch bei der Kultur die Gefahr, daß jeder darunter etwas anderes versteht, sie aus seinem persönlichen Blickwinkel für sich und seine besonderen Interessen definiert und damit am anderen vorbeiredet. Sie umfaßt ebenso ihre Entstehung im Volk mit ihren äußerst unterschiedlichen regionalen Ausprägungen, die Entwicklung von Sitte und Brauchtum und das schöpferische Schaffen einzelner, wie auch die Bewahrung und Vermittlung durch öffentliche Institutionen.

Wenn vom Subsidiaritätsprinzip die Rede ist, geht es also nicht um ein Entweder/Oder, nicht um eine Definition von Kompetenzen oder gar um die präzise Festlegung, was nun in einzelnen Aufgaben der öffentlichen Hand in Bildung und Kultur ist. Die Grenzen sind fließend; sie werden immer wieder neu abgesteckt werden

müssen. Gewiß gibt es klar definierte Bereiche, in denen dem Staat durch Verfassung und Gesetz verpflichtend Aufgaben zugeordnet werden, und andere Bereiche, die seinem Zugriff durch dieselbe Verfassung ausdrücklich entzogen sind. Für das eine steht in unserem Bildungssystem die Schule, eingeschränkt freilich durch die Privatschulfreiheit, für das andere die vom Grundgesetz ausdrücklich geschützte Freiheit der Kunst.

Der Versuch, das Subsidiaritätsprinzip und seine Anwendungsmöglichkeiten in konkreten Situationen zu formulieren, sollte deshalb das Mißverständnis vermeiden, daß es inhaltliche Unterschiede von Kulturförderung und -vermittlung durch öffentliche Institutionen und der Entstehung von Kultur als »spontanem Geschehen« durch die Aktivitäten einzelner und privater Gruppen oder Gruppierungen in unserer Gesellschaft gebe. Es gibt keine »öffentliche Kultur« und keine »private Kultur«, keine »Subkulturen« oder »Alternative Kultur«, nicht Kultur für Eliten auf der einen Seite und das Volk auf der anderen Seite. Alle diese Begriffe können nur verschiedene Ausdrucksformen kennzeichnen und zeigen, wie weit das Spektrum ist. Die Frage nach dem Inhalt des Subsidiaritätsprinzips heißt deshalb: Wo kann und muß die öffentliche Hand Dienstleistungen für alle Bürger bereitstellen, wo soll sie fördernd wertvolle Hilfe leisten, wo muß sie Zurückhaltung, ja Abstinenz üben, um nicht Freiheitsräume einzuengen?

Oder politisch formuliert: Hat die öffentliche Hand, haben vor allem die Bundesländer und Gemeinden zu viele Aufgaben im kulturellen Bereich an sich gerissen? Engen sie damit den Spielraum für private Aktivitäten ein? Geschieht aus diesem oder anderen Gründen zu wenig an spontanen Entwicklungen im Volk? Haben private Kulturträger oder einzelne Kulturschaffende in unseren Städten und Gemeinden mit Schwierigkeiten zu kämpfen, zu deren Bewältigung Politik in Staat und Gemeinden beitragen muß? Und schließlich unter aktuellen finanzpolitischen Gesichtspunkten: Ist Kultur, soweit sie von der öffentlichen Hand zu finanzieren ist, heute noch bezahlbar?

Das Subsidiaritätsprinzip ist dort am leichtesten faßbar, wo es vom Gesetz gefordert und formuliert ist, wie zum Beispiel im Jugendwohlfahrtsgesetz im Frankfurter Kommentar¹ zum Gesetz für Jugendwohlfahrt heißt es dazu: »Dem Subsidiaritätsprinzip liegen zwei unterschiedliche Wurzeln zugrunde. Die behauptete Trennung zwischen Staat und Gesellschaft entstammt dem Gedankengut der Staats- und Gesellschaftstheorien des Liberalismus. Die Deklaration des »liberalen Rechtsstaats« des 19. Jahrhunderts schrieb in der Theorie dem Staat die Aufgabe zu, Grundprinzipien bürgerlichen Zusammenlebens zu sichern (Schutz des Eigentums, der öffentlichen Sicherheit usw.), sich im übrigen aber jeder Einmischung in die Sphäre der Privatpersonen zu enthalten, was durch entsprechende Rechtsgarantien (Grundrechte, Men-

¹ J. Münder im Frankfurter Kommentar zum Gesetz für Jugendwohlfahrt² 1980, S. 112.

schenrechte) für die Bürger erreicht werden sollte. Der Bereich der bürgerlichen Gesellschaft, der der Produktion und des Austausches von Waren, wurde für fähig erachtet, sich in selbstregulierenden Prozessen über den Markt nach dem Prinzip freier Konkurrenz zu steuern...« Eine weitere, gerade in der heutigen Diskussion virulente Wurzel des Subsidiaritätsprinzips stammt aus der katholischen Soziallehre. In der Sozialenzyklika aus dem Jahre 1931 heißt es in Abschnitt 79: »Wie dasjenige, was der einzelne Mensch aus eigener Initiative und mit seinen eigenen Kräften leisten kann, ihm nicht entzogen und der Gesellschaftstätigkeit zugewiesen werden darf, so verstößt es gegen Gerechtigkeit, das, was die kleineren und untergeordneten Gemeinwesen leisten können, für die weitere und übergeordnete Gemeinschaft in Anspruch zu nehmen; zugleich ist es überaus nachteilig und verwirft die ganze Gesellschaftsordnung. Gesellschaftstätigkeit ist ja ihrem Wesen nach subsidiär...«.

Schon vor Jahren ist das unterstrichen worden:² »Man sollte im Ergebnis das Subsidiaritätsprinzip als ein gesellschaftsbildendes Prinzip anerkennen... Geltendes Verfassungsrecht stellt es jedoch nicht dar... Das Subsidiaritätsprinzip geht ... davon aus, daß in der Gesellschaft verschiedene Ansichten und Ziele der Menschen bestehen und daß den Individuen ein natürliches Recht auf persönliche Entfaltung zukommt... Auf dem Gebiet der Jugendhilfe darf der Gesetzgeber die private Betätigung nicht ausschalten. Er braucht den privaten Organisationen aber nur die Stellung einräumen, die ihrer Leistung für das Gemeinwohl entspricht. Ein gesetzlich gesicherter Erziehungsvorrang der freien Verbände stellt das »Wächteramt« des Staates nicht in Frage ... im kulturellen Bereich wird die Gemeinde, soweit wirksame private Einrichtungen vorhanden sind, nur subsidiär wirken. Da es nach dem Zweiten Weltkrieg an Volksbibliotheken, Einrichtungen der Erwachsenenbildung und ähnlichem weithin fehlte, haben die Gemeinden aber mit Recht derartige Institutionen selbst geschaffen.«

In unserem Lande finden wir – anders als etwa in den USA oder auch teilweise in Großbritannien – Entwicklungsstrukturen, die schon sehr früh der öffentlichen Hand in Kultur und Bildung Verantwortung auferlegten. Zwar sind auch bei uns die weit in frühere Jahrhunderte zurückreichenden Wurzeln auf »Privatinitiativen« zurückzuführen, wenn man um der Vereinfachung willen darauf verzichtet, die Rolle der Kirchen, insbesondere der Klöster als Träger erster Bemühungen um eine breit angelegte Schulbildung auch für nicht privilegierte Schichten im Staatsgefüge oder die Frage näher zu untersuchen, ob Könige, Fürsten oder andere souveräne Herrscher als Kunstmäzene und Förderer von Architektur, als Auftraggeber für Komponisten, als Initiatoren und Träger von Musik- und Theaterensembles und Förderer der Literatur mehr in persönlicher »privater« Eigenschaft oder als Repräsentanten des Staates gehandelt haben. Schon früh hat jedoch der Staat bei uns seine Verantwortung insbesondere für das Bil-

dungswesen erkannt und wahrgenommen. Die Schulbildung ist seit dem Allgemeinen Preußischen Landrecht zu einer »Veranstaltung des Staates« geworden. Universitäten und Hochschulen wurden in Deutschland mit ganz wenigen Ausnahmen von der öffentlichen Hand, früher von souveränen Herrschern, heute von den Ländern gegründet und am Leben erhalten.

Aber bei den Schulen hat es parallel dazu eine Entwicklung gegeben, die ausschließlich privater Initiative zu verdanken ist. Eine Vielfalt von Privatschulen bietet Alternativen zum öffentlichen Schulwesen. Im beruflichen Schulwesen handelt es sich dabei meist um kommerzielle Unternehmen, die nur in Ausnahmefällen begrenzte öffentliche Zuschüsse erhalten. Im allgemeinbildenden Schulwesen haben die Privatschulen entscheidende Impulse für die Entwicklung unseres Schulwesens überhaupt gegeben. Ihre Lehrpläne folgen den pädagogischen Gedanken großer Persönlichkeiten, wie Johann Heinrich Pestalozzi mit seinem starken Einfluß auf das Volksschulwesen unseres Landes und weit darüber hinaus, Rudolf Steiner, der mit den Waldorfschulen im Jahre 1919 als einheitliche Volks- und höhere Schulen die ersten Gesamtschulen ins Leben gerufen hat, die heute weit über die Bundesrepublik hinaus in Europa und Übersee vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg mit einer Vielzahl von Neugründungen zu den wichtigsten Entwicklungen unserer Zeit gehören wie Maria Montessori oder Hermann Lietz.

Sie alle arbeiten – mit ganz wenigen Ausnahmen –, ebenso wie die am christlichen Glauben orientierten Privatschulen der Konfessionen, auf gemeinnütziger Basis. Sie werden in den Bundesländern unterschiedlich stark vom Staat gefördert. Auch heute noch können wir für den Bereich der staatlich geführten Schulen viel von ihnen lernen. Sie sind ein wichtiges Beispiel dafür, wie sich staatliche Verpflichtung, Chancengleichheit zu ermöglichen, und private Initiativen gegenseitig ergänzen können. Sie sind auch ein Beispiel dafür, daß in der Finanzierung Mischformen möglich sind, ohne daß sich der Staat, in dessen Verantwortung die Schulhoheit gelegt ist, zum Zensor des inhaltlichen Geschehens auf privater Ebene macht.

Das gleiche gilt für unsere Kindergärten, einer »privaten Erfindung« Friedrich Froebels. Unsere Kindergärten, 1851 noch von Preußen für neun Jahre verboten, weil Froebel wegen seiner »freisinnigen Anschauungen« politisch verdächtig war, sind auch heute noch zu einem großen Teil in privater Trägerschaft von Kirchen und gemeinnützigen Organisationen. Aber auch sie werden von den Gemeinden und teilweise auch von den Ländern finanziert und nachhaltig unterstützt. Beides sind Beispiele für Mischformen von Verantwortung und Förderung in öffentlicher und privater Hand, die sich, unterschiedlich deutlich, in vielen anderen Institutionen wiederholen.

Das gilt leider nicht in gleicher Weise für die Universitäten und Hochschulen. Zwei der wichtigsten Ausnahmen sind die Naturwissenschaftlich-Technische Akademie in Isny und die Freie Universität in Herdecke. Auch die eigenen Lehrerseminare der

² H. Peters, Die kommunale Selbstverwaltung und das Subsidiaritätsprinzip, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 6 (1967), S. 5 ff.

Waldorfschulen gehören in diesen Zusammenhang. Andere Versuche privater Universitätsgründungen stehen noch ganz am Anfang. Aber auch an den Universitäten gibt es vielfältige Beispiele für privates, bürgerschaftliches Engagement: Stiftungslehrstühle, Universitätsgesellschaften, private Förderungsstipendien für Studenten, noch zu geringe, aber doch schon sehr häufige Zusammenarbeit zwischen Universitäten und Unternehmen (Stichwort: »Technologietransfer«) sind einige davon.

Die Wissenschaftlichen Bibliotheken, früher ebenfalls ganz überwiegend von den Klöstern zusammengetragen und fortgeführt, sind heute, soweit sie öffentlich zugänglich sind, mit wenigen Ausnahmen, ebenfalls in öffentlicher Trägerschaft. Das gilt für die meisten schon seit ihrer Gründung. Eine der ersten in der Neuzeit war die 1765 von Herzog Carl Eugen gegründete damalige Herzogliche Öffentliche Bibliothek, heute Württembergische Landesbibliothek. Aber auch diese wichtigen Institutionen, die Kulturwerte aus der Vergangenheit sammeln und bewahren, neue hinzufügen und ohne die Forschung, Wissenschaft und Bildung in unserer heutigen Zeit nicht mehr möglich wären, haben entscheidende Bestände Nachlässen privater Sammlungen und auch Stiftungen zu verdanken. Auch sie werden häufig durch private Fördervereine unterstützt.

Dasselbe gilt für viele unserer großen Museen, die häufig aus Sammlungen der souveränen Herrscher hervorgegangen sind. Gerade auch die Entwicklung der Museen in den vergangenen zweieinhalb Jahrtausenden ist in ihrer Polarität zwischen privatem und öffentlichem Engagement so faszinierend, daß sie einer eigenen Untersuchung wert wäre. Hier sei nur der Übergang, die Nahtstelle vom fürstlichen Privileg des Sammelns, Bewahrens und auch des Zugangs zum Recht für alle und zur Privatinitiative erwähnt. Wie in vielem war auch die Französische Revolution hier der erste Schritt, aus der gelegentlich gewährten Gnade, Zugang zu den öffentlichen Sammlungen zu erhalten, mit dem 1793 eröffneten Louvre-Museum ein Recht zum Zutritt für alle zu verbinden. Für Deutschland postulierte der deutsche Archäologe und Bauhistoriker Luis Hirth 1798 in einer Denkschrift zur Errichtung eines öffentlichen Museums in Wien, daß »die Kunst nicht mehr den Ansprüchen fürstlicher Repräsentation, sondern der Bildung des Volkes dienen« solle und »eine Galerie ... als eine Bildungsschule des Geschmacks angesehen werden« müsse.

Gerade bei den Museen zeigt sich sehr deutlich, wie wirkungsvoll das Engagement sich für öffentliche Dinge verantwortlich fühlender Bürger sein kann. Wurden die frühesten Museumsgründungen im wesentlichen von den Königshäusern gefördert, so wollte das erstarkende und selbstbewußt gewordene Bürgertum im ausgehenden 19. Jahrhundert das Sammeln und Bewahren unersetzbarer Kulturgüter aus der Vergangenheit nicht nur den Adeligen und Herrschern oder einzelnen reichen Patriziern überlassen. Aus einer großen Zahl neu gegründeter Vereine zur Pflege und Bewahrung von Kunst und Altertümern entstanden in Bayern dessen Nationalmuseum in München 1853, das Germanische Nationalmuseum in Nürnberg 1852 und die National-

galerie in Berlin 1861. Das sind nur einige Beispiele für eine Vielzahl von Museumsgründungen, vor allem durch privatrechtliche Vereine, ohne die entscheidende Zeugnisse der Kulturgeschichte unseres Volkes, besonders auch der Heimatgeschichte auf regionaler und örtlicher Ebene, verlorengegangen wären. Von den insgesamt 1622 Museen Deutschlands entstanden fast 40% in der Zeit des ausgehenden 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts bis etwa 1925. Heute werden 86% von diesen Museen von Kommunen betreut, 14% von den Bundesländern und immerhin noch 18% aller Museen von Vereinen, 4,5% von Stiftungen.

Gerade an diesem Beispiel zeigt sich besonders deutlich, wie Gründungen, die zunächst für eine privilegierte Schicht gedacht und vorbehalten waren, öffentlich und für alle zugänglich wurden und wie auf der anderen Seite Gründungen Privater in staatliche, in öffentliche Trägerschaft mündeten, vor allem weil die größer gewordenen Institutionen die Kraft privater Initiatoren und ihrer Nachkommen in Fortführung und fachlicher Betreuung überstiegen. Dazwischen gibt es vielfältige Mischformen. Das gilt für wichtige Archive ebenso wie für den Bereich der Volksbildung. Eines der bedeutsamsten Beispiele ist neben dem Schiller-Nationalmuseum das aus der Schiller-Gesellschaft hervorgegangene Deutsche Literaturarchiv in Marbach am Neckar, zwei kleinere, aber in ihrer Art nicht weniger bedeutsame, das Museum Biberach (Braith-Mali-Museum) mit seinen drei wichtigen Abteilungen Heimatkunde, Bildende Kunst und Naturkunde und das Wieland-Archiv in Biberach an der Riß.

Viele dieser Museen und Archive sind ebenso wie die zunächst auf private Gründungen zurückzuführenden Volksbibliotheken, Volkshochschulen, Jugendmusikschulen, Orchester und Theater auch im Laufe der Jahrzehnte, wie gesagt, immer größer geworden. So standen vor allem die Städte und Gemeinden, aber auch die Bundesländer, häufig vor der Frage, ob sie solche privaten kulturellen Institutionen übernehmen oder sie dem mehr oder weniger schnellen Verfall preisgeben sollten. Diese Verantwortungen der öffentlichen Hand, nicht Machtstreben und Monopolsucht, führten dazu, daß die meisten dieser groß gewordenen kulturellen Institutionen heute in öffentlicher Trägerschaft weitergeführt werden. Es gibt eine qualitative und quantitative Grenze, von der ab ein so hohes Maß an fachlicher Betreuung, an organisatorischem und sachlichem Aufwand für die Fortführung und den sinnvollen Ausbau solcher Institute erforderlich ist, daß dies die Möglichkeit einzelner oder privater Vereine weit übersteigt.

Prominente Beispiele aus jüngster Zeit sind dafür etwa die Sammlungen Ludwig und Bahlsen. Selbst diese Großen und Reichen sind heute allein nicht mehr in der Lage, die Fülle der über Jahrzehnte hinweg gesammelten Kunstgegenstände zu bewahren und zu pflegen. Häufig steht auch die Sorge im Hintergrund, daß nach ihrem Tod von weniger engagierten Erben die Sammlungen aufgelöst und in alle Winde zerstreut werden. Wie wichtig in solchen Situationen die Funktion des Staates, aber auch der Kommunen ist, zeigen etwa die Verkäufe des Fürsten Hohenzollern-Sigmaringen, die

teilweise unwiederbringlich nach den USA gingen, teilweise im Städel-Museum in Frankfurt am Main bewahrt werden konnten, zeigt aber auch der Erwerb wichtigster Gegenstände aus der Fürstenbergschen Donaueschinger Bibliothek im Jahre 1993 durch das Land Baden-Württemberg, einer besonders mutigen Tat angesichts leerer Kassen, die deshalb besonderes Lob verdient.

Dem stehen immer wieder neue Gründungen von Museen oder Archiven durch einzelne oder in Vereinen zusammengeschlossene Gruppen gegenüber. Und auch heute noch gibt es, wie schon angedeutet, eine Vielfalt von eingetragenen Vereinen als Träger von Museen – ein besonders hervorragendes Beispiel ist die Bremer Kunsthalle –, von Volkshochschulen, Volksbildungswerken oder von Jugendmusikschulen. Sie kommen aber ebenso wenig wie die nicht auf Gewinn zielenden privaten Schulen ohne die Unterstützung der öffentlichen Hand aus. Auch hier also Mischformen, fließende Übergänge. Haben einmal Staat oder Kommune die Verantwortung für kulturelle Einrichtungen übernommen, so sind sie nicht mehr frei in der Art ihrer Weiterführung. Ich meine damit weniger die Fälle, in denen das gesetzlich verankert ist. Ich meine damit auch die moralische und politische Verantwortung gegenüber der Initiative und Opferbereitschaft vorhergehender Generationen und ihrer jahrzehntelangen Aufbauarbeit und der Notwendigkeit der Kontinuität auch in schwierigen Zeiten.

Das gilt nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Chancengleichheit. Ein Einbruch in die Kontinuität, wie er etwa durch die Kürzung der Anschaffungs- und Erneuerungsmittel für Wissenschaftliche Bibliotheken und Öffentliche Büchereien an vielen Orten der Bundesrepublik (nicht in Biberach) in den vergangenen Jahren unter dem Eindruck sich verändernder Finanzstrukturen geschehen ist, verursacht langfristigen Schaden, der in keinem Verhältnis zu den Einsparungen steht. Die Existenz und die Qualität dieser Einrichtungen ist für die Bürger unseres Staates ebenso wichtig wie aber auch selbstverständlich geworden, so daß sie wenig Gedanken an deren Voraussetzung verschwenden. Kultur und Bildung sind zwar populär; die Notwendigkeiten der Kontinuität und der Finanzierung für viele aber schwer erkennbar.

Es ist nicht gleichgültig, ob ein vielgelesener Buchbestand nicht mehr erneuert und ergänzt werden kann, ob ein wesentlicher Teil der Neuerscheinungen fehlt, oder ob die Öffnungszeiten der Büchereien reduziert werden müssen. Der dadurch entstehende Schaden kann, wenn überhaupt, erst nach vielen Jahren größter Anstrengungen wieder gutgemacht werden. Dasselbe gilt auch für unsere Theater, Sprechtheater ebenso wie Musiktheater, für die Filmförderung, für unsere Orchester, für die Unterhaltung und Ergänzung von Archiven und Museen. Meist stehen dabei die unter dem Eindruck einer aktuellen Finanznot vorgenommenen Kürzungen in keinem Verhältnis zu den großen vorangegangenen Investitionen in Gebäude und Inhalt und zu den verbleibenden Grundkosten des laufenden Betriebs.

Die Gefahr, daß wir uns den Blick für das Gewicht und die langfristige politische Brisanz der Verantwortung zur Kontinuität einmal auf die öffentliche Hand übernom-

mener Aufgaben durch aktuelle ökonomische Aspekte verstellen lassen, könnte durch Beispiele aus der Vergangenheit, die heute meist in Vergessenheit geraten sind, verringert werden. Vier solcher Beispiele, drei große und ein kleines, mögen für viele andere stehen:

- Als der preußische Staat nach den Napoleonischen Kriegen wirtschaftlich und politisch auf dem tiefsten Punkt angelangt war, gründete König Friedrich Wilhelm III. von Preußen 1810 die damalige Friedrich-Wilhelms-Universität, heutige Humboldt-Universität, und bemerkte dazu, »der Staat muß durch geistige Kräfte ersetzen, was er an physischen verloren hat«.
- In derselben Zeit kauften die Brüder Boisserée Bilder aus säkularisierten Klöstern auf, die heute den Grundstock der Münchner Alten Pinakothek bilden, riefen sie 1821 eine Initiative zur Fertigstellung des Kölner Doms ins Leben, ohne die dessen Vollendung 1881 nicht möglich gewesen wäre.
- In den Jahren 1857 bis 1858 baute die Stadt Biberach unter damals schwierigen finanziellen Verhältnissen ein Stadttheater für eine Einwohnerschaft von nur 6000 Menschen mit 600 Sitzplätzen.

Die Verantwortung der öffentlichen Hand für Kultur und Bildung und damit auch die Frage des Subsidiaritätsprinzips haben somit in der politischen Diskussion auch unserer Zeit einen hohen Rang. Gerade in einer Zeit hoher Arbeitslosigkeit und besonders immer noch zunehmender Jugendarbeitslosigkeit in einer Zeit der Politikverdrossenheit und des neuen Aufkeimens rechtsradikalen Gedankenguts nicht nur in Deutschland haben unsere Aufgaben in Kultur und Bildung neue Dimensionen erhalten, denen sich Bund, Länder und Gemeinden nicht entziehen dürfen. Das gilt in progressiv zunehmendem Maß auch für die Weiterbildung. Ich bin überzeugt davon, daß die Weiterbildung künftig auch für die Politik eine ähnliche Brisanz erhalten wird, wie sie in den beiden zurückliegenden Jahrzehnten Schulen und Universitäten hatten. Das gilt für die berufliche Weiterbildung ebenso wie für die allgemeine Weiterbildung.

Die Verpflichtung zur Kontinuität für einmal übernommene kulturelle Aufgaben kann in ihrer Gesamtheit vom Bund, vor allem aber von den Ländern und den Gemeinden auch nicht ins Private abgeschoben werden. Das Subsidiaritätsprinzip darf nicht zum Alibi der öffentlichen Hand für ihre Unfähigkeit zu langfristiger Planung und Entwicklung und ihrer Finanzierung werden. Die Frage ob Kultur und Bildung heute noch bezahlbar sind, stellt sich deshalb gar nicht. Es ist vielmehr die Frage nach dem Stellenwert, der Priorität von Kultur und Bildung, die erneut beantwortet werden muß. »Wenn Aktien fallen, steht Lyrik hoch im Kurs« hat Günther Grass einmal formuliert. Er meinte damit auch, daß gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten aus den dargestellten Gründen Kultur und Bildung besonderer Förderung und Aufmerksamkeit bedürfen als Grundlage für Problemlösungen. In der öffentlichen Diskussion darf es auch unter den Zwängen äußerster Sparsamkeit und angesichts der erdrückenden Last exponentiell wachsender Schulden der öffentlichen Hände keine

Konkurrenz etwa zwischen Kultur und Sozialaufgaben oder zwischen Kultur und Wirtschaftsförderung geben. Investitionen in Kultur und Bildung zahlen sich, wenn auch oft nicht in Mark und Pfennig rechenbar, aber eben doch langfristig aus. So gesehen wäre es ein verhängnisvoller Fehler unter Vernachlässigung unternehmerischen Denkens den Rotstift bevorzugt bei Kultur und Bildung anzusetzen.

Politik darf auch nicht die stabilisierende Wirkung von Kultur und Bildung unterschätzen. Diese Forderung mag manchem, der seinen Blick allein auf die Bewegungsrhythmen neuer Entwicklungen in der Kultur konzentriert (Stichworte: Moderne Kunst, politische Literatur, alternative Szene) paradox erscheinen. Auch hier ein Beispiel, das für andere steht: Dänemark, das Land mit der ausgeprägtesten Volksbildung, war am wenigsten anfällig für den Nationalsozialismus und seine Folgen.

Die Verantwortung von Bund, Ländern und Kommunen für Kontinuität in Quantität und Qualität und deren Finanzierung von Kultur und Bildung wird aber eben nicht nur ergänzt durch die Fülle privater bürgerschaftlicher Aktivitäten. Ohne diese Bereitschaft zum persönlichen Engagement, ohne private Initiativen, ohne die Fähigkeit zur Kreativität gäbe es keine Chancen für kulturelle Entwicklungen, müßte Kultur in der Tat zu dem werden, wogegen sich unsere Jugend, aber auch manche jung gebliebenen Erwachsenen so vehement wehren, gegen eine »verwaltete Kultur«, die beim Bestehenden verharret, zum Untergang verurteilt ist.

Es ist nicht die Aufgabe des Staates und der Kommunen, die Bedeutung der vielfältigen bürgerschaftlichen Aktivitäten von der Volksmusik, den Gesangsvereinen, kleinen privaten hochqualifizierten musikalischen Ensembles über die zahllosen Fördervereine von Universitäten, Bibliotheken, Archiven, Museen, von den Vereinen getragenen Privatschulen, privaten kulturellen Stiftungen, privaten Theatern bis hin zur freien Literatur und Bildenden Kunst, den Kunstvereinen und den einzelnen bildenden Künstlern oder vielen Gruppierungen junger Menschen, die sich, wie schon zu Platons Zeiten, gegen verkrustete Strukturen der Etablierten zur Wehr setzen und nach neuen Wegen zu suchen, wertend zu beschreiben, Werturteile oder richtiger: Vorurteile zu formulieren. Nicht das eine oder das andere, sondern nur alles zusammen in seiner Vielfalt ist Voraussetzung für die ständige Erneuerung kultureller Inhalte, derer wir bedürfen, um nicht zu Sklaven der Maschinen, Computertechnik und des Machthungers einzelner Personen oder Oligarchien zu werden.

Parteien und Politiker können viel dazu beitragen, den Menschen in unserem Lande auch im Umgang untereinander Beispiel dafür zu geben, was Kultur meint. Die geistige Substanz der Regierenden und politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen unseres Staates und Ideale (statt Ideologien) können neue Kräfte in unserem Volk wecken. Wenn das möglich wird – und es gibt einige Ansatzpunkte dafür –, dann erhält das Subsidiaritätsprinzip von öffentlicher zu privater Kultur, bisweilen mehr unter finanziellen Gesichtspunkten postuliert, neuen Sinn.

Das Subsidiaritätsprinzip bedeutet also ein ausgewogenes Verhältnis zwischen öffentlichen Aufgaben und privaten Initiativen mit und ohne Förderung durch die öffentliche Hand. Das bedeutet aber auch ein Bekenntnis von Staat und Kommunen zur Förderung bürgerschaftlicher Aktivitäten, wertfrei unter Wahrung des Gebotes eines liberalen Verfassungsstaates, wie wir ihn heute verstehen: Neutralität, Toleranz und Geduld. In der Vergangenheit haben sich private Initiativen auf ihre Kraft verlassen und waren stolz darauf, ohne die Hilfe des Staates Bedeutsames für die Gemeinschaft beizutragen. Die ideelle Förderung durch den Staat war für sie genug. Heute häufen sich die Beispiele, in denen private Initiativen Staat und Gemeinden zur finanziellen Förderung als Voraussetzung für ihre Aktivitäten aufrufen. In diesem Spannungsverhältnis zweier Extreme liegt eine der großen Gefahren des Subsidiaritätsprinzips als Grundlage politischen Handelns.

Viel zu wenig sind heute Zahl und Bedeutung privater kultureller Aktivitäten im Verhältnis zu den großen öffentlichen Institutionen erforscht. Für die Schweiz schildert ein Journalist in der »Neuen Züricher Zeitung« so: »Während man über die Kulturpflege und Kulturförderung der öffentlichen Hand aus verständlichen Gründen verhältnismäßig gut im Bilde ist, liegt der Privatsektor weitgehend im Halbschatten.«

Das gilt in ähnlicher Form auch für uns in der Bundesrepublik Deutschland. Ansätze zur Aufhellung dieses Halbschattens werden immer wieder unternommen. Beispielsweise wurde dargestellt,³ wie 132 von 135 unmittelbaren Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetags 4345 Vereine (Chöre und Gesangsvereine, Laienspieltheater, Filmclubs, Literaturtreffs usw.) fördern. Aber auch dies ist nur ein winziger Ausschnitt aus dem Gesamtgeschehen. Es wäre wünschenswert, wenn sich eine unserer Parteistiftungen, wissenschaftlichen Stiftungen, wie zum Beispiel das Institut für Bildungsplanung der Max-Planck-Gesellschaft in Berlin oder eine der Universitäten der Aufgabe annähme, das breite Spektrum privater kultureller Aktivitäten in der Bundesrepublik Deutschland zu erforschen und darzustellen.

³ Vgl. das Heft 37 der Reihe »Neue Schriften des Deutschen Städtetags« unter der Überschrift »Kultur in den Städten«.

Autoren

HEIDE BERNDT, Studium der Soziologie am Institut für Sozialforschung in Frankfurt/Main, davon 2 Semester an der Freien Universität Berlin. Von 1966–1974 wissenschaftliche Assistentin für Stadt- und Architektursoziologie am Sigmund-Freud-Institut, Frankfurt/Main, von 1976–1978 freiberuflich tätig, u. a. für das Wissenschaftszentrum Berlin. Seit 1979 an der Alice-Salomon-Fachhochschule, Berlin, Professorin für Sozialmedizin. Publikationen: Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, 1968, Die Natur der Stadt, 1978, Hygienebewegung im 19. Jahrhundert als vergessenes Thema von Stadt- und Architektursoziologie, in: Die Alte Stadt 14 (1987), Die Städte bewohnbar halten!, in: Die Alte Stadt 19 (1992).

OTTO BORST ist em. ord. Professor für Landesgeschichte an der Universität Stuttgart und Hauptschriftleiter dieser Zeitschrift. Ein Teil seiner stadtgeschichtlichen Forschungen erschien zusammengefaßt in dem Band »Babel oder Jerusalem? Sechs Kapitel Stadtgeschichte.« Stuttgart: Theiss 1984. 637 S.

KARL CZOK (1926), Dr. phil., em. Prof. Ordentliches Mitglied der Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig und Mitglied der Commission internationale pour l'histoire des villes im Internationalen Historikerverband. Über 200 Publikationen, darunter z. B. Die Stadt (1969) und Das alte Leipzig (³1990). Herausgeber des Jahrbuches für Regionalgeschichte.

ERNST GERHARD EDER, geb. 1956; Mag. phil., Dr. phil.; Studium der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, der Pädagogik und Soziologie; Europaratsstipendiat an der Universität Zürich 1986/87, Forschungsstipendium an der Humboldt-Universität Berlin 1987/88; Promotion an der Universität Wien 1991; wiss. Mitarbeiter

am Technischen Museum Wien 1989–1992; freiberuflich tätig in Lehre, Forschung, Wissenschafts- und Kulturmanagement; Lehrbeauftragter an den Universitäten Wien, Graz, Innsbruck und Klagenfurt; seit 1994 Vertragsassistent am Institut für Erziehungswissenschaften der Universität Salzburg. Veröff. zu den Arbeitsfeldern Sportgeschichte, Energie-, Wirtschafts-, Umwelt-, Medizin- und Hygienegeschichte, Museologie und Museumspädagogik.

CLAUS-WILHELM HOFFMANN, 1932 in Stuttgart geboren, Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Tübingen und Berlin. Richter an Gerichten in Crailsheim, Berlin und Ravensburg. 1964 in Biberach zum jüngsten Oberbürgermeister der Bundesrepublik Deutschland gewählt (bis 1993). Mitglied in zahlreichen Institutionen, Verbänden und Vereinen, so seit 1975 Mitglied des Hauptausschusses des Deutschen Städtetags, von 1977 bis 1980 und von 1987 bis 1988 Vorsitzender des Schul- und Kulturausschusses des Städtetags von Baden-Württemberg, Vizepräsident des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE), Deutsche Sektion seit 1976, Vorsitzender des Landeskuratoriums für Weiterbildung Baden-Württemberg (1970 bis 1973 und 1979 bis 1983).

ALOIS KLOTZBÜCHER, Dr. phil., geb. 1930, zunächst im Buchhandel und im Verlagswesen tätig, Studium der Geschichte, der politischen Wissenschaft und Germanistik an den Universitäten Tübingen und Erlangen. Nach den bibliothekarischen Fachprüfungen Tätigkeit an Universitäts- und Stadtbibliotheken, zuletzt (bis 1987) als Leitender Bibliotheksdirektor der Stadt- und Landesbibliothek Dortmund. Verfasser und Herausgeber von Veröffentlichungen zur Bibliotheks- und Buchhandelsgeschichte und zur Geschichte des kulturellen Lebens der Stadt.

WERNER MÄGDEFRAU geboren 1931 in Schwarza, Kreis Suhl, hat von 1949 bis 1953 an der Friedrich-Schiller-Universität in Jena studiert und sich dort, nach der Promotion 1955, 1971 habilitiert. In Jena war er seit 1969 Dozent für Geschichte des Mittelalters und Regionalgeschichte und ab 1974 Ord. Professor für Geschichte des Mittelalters; seit 1991 ist er emeritiert. Seinem Hauptarbeitsfeld, der mit zahlreichen Büchern und von ihm herausgegebenen Sammelbänden bedachten Stadt-, Universitäts- und Landesgeschichte Thüringens sind die beiden Veröffentlichungen entwachsen, die Geschichte der Universität Jena im 16. und 17. Jahrhundert (1958, 1962 und 1983) und des Thüringer Städtebundes im Mittelalter (1977).

WILHELM RIBHEGGE, geb. 1940, lehrt deutsche und europäische Geschichte an der Universität Münster. Zu seinen stadtgeschichtlichen Veröf-

fentlichungen zählen »Geschichte der Universität Münster. Europa in Westfalen« (1985), »Geschichte der Stadt und Region Hamm im 19. und 20. Jahrhundert« (1991) und »Europa-Nation-Region. Perspektiven der Stadt- und Regionalgeschichte« (1991). Sein Beitrag in diesem Heft ging aus einem Aufsatz »Staat kommt von Stadt« in der Wochenzeitung »Die Zeit« vom 7. Mai 1993 hervor.

GUDRUN WITTEK (1944), Nach dem Abitur Lehre als Maschinenbauzeichnerin und anschließend Geschichts- und Deutschstudium. Danach sieben Jahre Lehrerin in der Abiturstufe – 1976 zunächst Aspirantin, dann wiss. Mitarbeiterin an der Pädagogischen Hochschule Magdeburg. 1983 Promotion. Zahlreiche stadtgeschichtliche Publikationen, Veröffentlichungen zur Friedensproblematik und zur kommunalen Bewegung.

Notizen

Umgang mit historischer Bausubstanz

Das Zentrum für Handwerkstechnik in Dorf- und Stadterneuerung (ZEHA) veranstaltete im April 1994 in Braunau am Inn ein Seminar »Umgang mit historischer Bausubstanz – Bauforschung als Grundlage von Entwurf und Planung«. Im Rahmen dieser Veranstaltung bestand auch die Möglichkeit zur Besichtigung von aktuellen und in den letzten Jahren durchgeführten Renovierungsprojekten im Bereich des alten Stadtkerns von Braunau.

Eine neue Lebenskultur

Das Internationale Städteforum Graz stellte die Nummer 1-2/94 seiner ISG-Nachrichten unter das Motto: »Partnerschaft für eine neue Lebenskultur«. Redakteur Max Mayr betonte im Geleitwort, man müsse in den verschiedenen Gemeinschaften und Institutionen »eine neue Lebenskultur anstreben«, »vom Egoismus zur Solidarität, vom Mißtrauen zum Grundvertrauen, von Haß und Mißgunst zum gegenseitigen Wohlwollen, vom Gegen- und Nebeneinander zum Miteinander«.

Stadterneuerungsprogramm NRW 1994

Das Ministerium für Stadterneuerung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat unter der Überschrift »Stadterneuerungsprogramm NRW 1994« eine Gemeindeliste der geförderten Projekte vorgelegt. In der ersten Stufe des Altstadterneuerungsprogramms sollen in diesem Jahr 290 Projekte mit 313 Mio. Mark gefördert werden. Für eine zweite Stufe sind Mitte des Jahres 47 Mio. DM eingeplant. Die restlichen Mittel des Programms sind vorgesehen u. a. für städtebauliche Untersuchungen und Planungen z. B. für Militärbrachen.

Konferenz alter Städte

In der alten japanischen Kaiserstadt Kioto, die in diesem Jahr ihren eintausendzweihundertsten Gründungstag feiert, fand die vierte Weltkonferenz alter Städte statt. Vertreter aus fünfundvierzig Städten in aller Welt diskutierten bis zum 28. Mai 1994 unter anderem über Erfahrungen bei der Bewahrung alter Traditionen. Andere Themen waren die Rettung und Wiederbelebung gefährdeter historischer Stadtkerne. Aus Deutschland nahm Kiotos Schwesterstadt Köln am Treffen teil.

Denkmalpflege neu

Der politische Wechsel von der kommunistischen zur demokratischen Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur stellt die osteuropäischen Staaten auch auf dem Gebiet der Denkmalpflege vor neue Aufgaben und Probleme. Sie sind um so größer, als unter der kommunistischen Herrschaft kaum hilfreiche Strukturen geschaffen worden sind. Für die baltischen Staaten trifft das in besonderem Maße zu. Wie und in welcher Hinsicht, darüber berichtet das NIKE BULLETIN 1/1994 – die Zeitschrift erscheint im 9. Jahrgang – in mehreren einschlägigen Beiträgen.

Städtebauförderung in Bayern

Das Bayerische Staatsministerium des Innern – Oberste Baubehörde – stellt im 8. Heft seiner Reihe »Städtebauförderung in Bayern« Beispiele der Sanierung von ländlichen Gemeinden vor, im 9. Heft kommt unter der Überschrift »Öffentliche Maßnahmen regen Investitionen der Bürger an« das Beispiel Seßlach zu Wort, das 10. Heft dokumentiert die ökologische Stadterneuerung in Nürnberg.

Ein gesellschaftspolitisch hochrangiges Ereignis

Die Bundesministerin für Raumordnung, Bauen und Städtebau, Frau Dr. Schwaetzer, und die Deutsche Stiftung Denkmalschutz haben auf den 17. bis 19. Mai 1994 zur Hauptveranstaltung des Bundeswettbewerbs eingeladen. »Im Rahmen dieses gesellschaftspolitisch hochrangigen Ereignisses wurden die herausragenden Leistungen und Lösungsansätze von 109 Städten und Gemeinden in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie von zwei Bezirken in Berlin zur Erhaltung und Revitalisierung der historischen Stadträume gewürdigt.«

denkmal '94

Die Leipziger Messe GmbH hat bereits im Dezember 1993 erste Informationen zur Fachmesse für Denkmalpflege und Stadterneuerung vom 26.–29. Oktober 1994 erteilt. Die Resonanz war überaus positiv. Die mit »denkmal '94« überschriebene Messe »bietet Ihrem Unternehmen«, wie es in der Ausschreibung heißt, »gute Aussichten in einem lukrativen Markt«. Es wird ein umfangreiches Fachprogramm mit Tagungen, Symposien, Workshops und Seminaren geboten werden; Experten mit internationalem Ruf werden in Leipzig über aktuelle denkmalpflegerische Aspekte referieren.

Besprechungen

Denkmalpflege

KERSTEN HEINZ, *Kultur – Kulturbegriff – Kulturdenkmalbegriff. Eine rechtliche und methodische Analyse des Kulturdenkmalbegriffs und seine Auswirkungen auf die Unterschutzstellung von Teilen von Gebäuden. Europäische Hochschulschriften, Reihe II, Rechtswissenschaft. Band 1314, Verlag Peter Lang, Frankfurt 1993, 89,- DM*

»Gibt es überhaupt Neues unter der Sonne?« fragte Otto Borst in seinem ebenso berühmten wie kritischen Aufsatz »Vom Nutzen und Nachteil der Denkmalpflege für das Leben« (DAS 1988, S. 1), mit dem sich Kersten Heinz in seiner Analyse von »Kultur – Kulturbegriff – Kulturdenkmalbegriff« vielfach auseinandersetzt (z. B. S. 60, 131, 190, 191, 203, 230, 249, 250, 258, 289). – Es gibt Neues. Ist es doch, soweit mir bekannt, erstmals Zielsetzung einer Arbeit, »auf der Basis einer umfangreichen Untersuchung der in den Kulturwissenschaften vorhandenen Kulturbegriffskonzepte den juristischen Kulturdenkmalbegriff inhaltlich zu präzisieren und zu konkretisieren«. In dem 307 Seiten umfassenden Werk erfahren wir, vergleichbar einem Lexikon, viel über Kultur. Dies beginnt mit dem Begriff »Kultur« aus kulturphilosophischer Sicht (S. 63–79), aus Sicht der Kulturanthropologie (S. 81–100), aus der Sicht der Kulturosoziologie (S. 101–134) und führt zu außerrechtlichen Bausteinen eines Kulturbegriffs (S. 134 bis 136).

Die anschließenden vom Verfasser aufgestellten Leitlinien eines juristischen Kulturbegriffs (S. 137f.) führen endlich dazu, daß ab S. 190f. der Kulturdenkmalbegriff im Prozeß der Rechtsgewinnung erörtert wird. Was ist mit den Vor-

erörterungen gewonnen, wenn der Verfasser zutreffend feststellt, daß der Kulturdenkmalbegriff als ein sich aus mehreren Bausteinen zusammengesetzter Begriff den zwingenden Anforderungen der Rechtsklarheit, Rechtssicherheit und Rechtsgebundenheit unterliegt (S. 191). »Cui bono?« frage ich mit Otto Borst (DAS 1988, S. 3), wenn ich bedenke, daß der rechtliche Denkmalbegriff seit dem ersten deutschen Denkmalschutzgesetz vom 16. 7. 1902 bis heute auch gut ohne den Begriff »Kultur« ausgekommen ist und wie Nordrhein-Westfalen mit seinem Gesetz vom 11. 3. 1980 heute noch gut auskommt. Entsprechendes gilt für die landesverfassungsrechtlichen Legitimationen zum Denkmalschutz (z. B. Art. 86 B-W Verfassung) in Tradition des Art. 150 Abs. 1 der Weimarer Reichsverfassung von 1919. So wie Walter Haas in seinem Beitrag »Wandlungen in der Denkmalpflege« (DAS 1988, S. 41) in Bescheidenheit feststellt, »daß ein Blick in die Geschichte meist lehrreich ist und oft Klarheit zu verschaffen vermag«, möchte ich hier bescheiden anmerken, daß die Auseinandersetzung mit dem Denkmalbegriff im Sinne der Monumente, mit der rechtlichen Abspaltung des Naturdenkmalbegriffs seit 1902 und mit dem übernationalen Begriff des baulichen oder architektonischen Erbes sicher noch zusätzliche Einsichten zur Analyse des Kulturdenkmalbegriffs hätten erreicht werden können. Wenn die Mängelanalyse des unbestimmten Rechtsbegriffs »Kulturdenkmal« zu dem Ergebnis kommt, daß es nunmehr an der Zeit ist, juristische Leitlinien für die Konkretisierungsarbeit im Detail bereitzustellen (S. 236), dann hätte ich mich über einen konkreten Definitionsvorschlag im Sinne einer »Musterdefinition« gefreut. Gerade wenn wir, um mit Arnold Gehlen zu sprechen, ein »biologisches Mängelwesen« sind, das, um seine biologischen Defizite zu überwin-

den zur »Kultur verdammt« ist (S. 89), hätte ich gerne erfahren, wie dieser vielgestaltige Denkmalbegriff »im Wege eines dreistufigen Konkretisierungsverfahrens« (S. 238) denn als Rechtsquelle im Einzelfall praktikabel Anwendung finden soll, d. h. kraft Gesetzes (ipsa lege) oder durch untergesetzlichen Akt? Schade, daß der Verfasser, soweit ersichtlich, trotz einer sonst sehr guten und umfangreichen Literaturschau (31 Seiten Literaturverzeichnis) weder auf die verdienstvollen Definitionsüberlegungen von Friedrich Mielke in »Die Zukunft der Vergangenheit« (1975; vgl. auch DAS 1975, S. 134f.; 1976, S. 169 oder 1981, S. 133f.), noch auf die Methodenlehre der Rechtswissenschaft von Karl Larenz ausdrücklich eingegangen ist.

Ungeachtet dieser Kritik darf ich festhalten, daß ich das Werk sofort nach Erhalt an einem Wochenende ausgelesen habe, ganz einfach, weil es ab der Darstellung des juristischen Kulturdenkmalbegriffs (S. 190f.) sehr spannend wird, weil der Verfasser klar und übersichtlich die wichtigsten Definitionsmerkmale erläutert und neue Aspekte wie den »Sozialwert« des Denkmals (S. 251, 280) diskutiert. Das »öffentliche Interesse« an der Erhaltung des Denkmals (S. 215f., 234, 273f.) wird im Sinne einer »Gewichtigkeit« als Korrektiv (»Feuertaufe« S. 216), nicht zuletzt wegen Art. 14 GG verstanden, wobei er nicht auf die berechtigte Sorge eingeht, daß man damit den Ballast der Historie auf leichtes Marschgepäck reduzieren könnte (Hönes, DAS 1983, S. 20). Er sieht aber ebenso genau wie treffend, daß der Schutz von Teilen von Gebäuden (warum nicht von Denkmälern?) als Fassaden Denkmalschutz eine in der Regel unzulässige Kompromißlösung bleiben oder werden muß (S. 288f., 307). Auch wenn die Sorge um einen Konflikt mit dem Schutz des Eigentums Privater berechtigt ist (S. 217), vermag ich trotz der überwiegenden Gegenmeinung angesichts der vielen Kulturdenkmäler der öffentlichen Hand, für die das Grundrecht des Art. 14 GG keine Anwendung findet, nicht einzusehen, welchen Beitrag Art. 14 GG bei der juristischen Definition der Kultur oder des Kulturdenkmals im Sinne eines Korrektivs leisten kann.

Das Werk ist daher insbesondere wegen der sehr guten Herausarbeitung der unbestimmten Rechtsbegriffe des »polymorphen« Kulturdenkmalbegriffs (z. B. S. 238, 288, 294) eine empfehlenswerte Fundgrube, auch wenn ich solche Fremdworte vermeiden würde.

Mainz

Ernst-Rainer Hönes

Stadtrechtsgeschichte

HANS-JÖRG LEUCHTE, *Das Liegnitzer Stadtrechtbuch des Nikolaus Wurm. Hintergrund, Überlieferung und Edition eines Rechtsdenkmals. Quellen und Darstellungen zur schlesischen Geschichte, im Auftrag der Historischen Kommission für Schlesien, hrsg. v. Ludwig Petry und Josef Joachim Menzel, Bd. 25, Jan Thorbecke Verlag Sigmaringen 1990, 301 S.*

Nicht um Liegnitzer Stadtrecht geht es hier – den Namen verdankt das obengenannte Rechtsbuch allein dem Ort seiner Entstehung. Was es enthält, steht in enger Beziehung zum Magdeburger Recht, das reich variiert, im spätmittelalterlichen Schlesien weit verbreitet war. Das Rechtsbuch war 1399 auf Befehl Ruprechts, Herzogs zu Liegnitz und Goldberg, für den Oberhof Liegnitz angefertigt worden. Der Verfasser, Nikolaus Wurm, stammt aus Neu-Ruppin, hat vermutlich bis 1377 in Bologna, wo er Schüler des Johannes de Lignano war, studiert. Anschließend ist er in den Dienst Herzog Ruprechts von Schlesien getreten. Außer dem Liegnitzer Stadtrechtbuch stammen aus seiner Feder z. B. auch »Die Blume von Magdeburg« und »Die Blume des Sachsenspiegels«.

Bei der vorliegenden Veröffentlichung des obengenannten Stadtrechtbuchs handelt es sich um eine von Friedrich Ebel betreute und 1988 an der Freien Universität Berlin eingereichte Dissertation. Die Edition erfolgt nach der Leihandschrift Staatsbibliothek Berlin, Preußischer Kulturbesitz Ms. germ. fol. 789, die im 2. Viertel des 15. Jh. im ostmitteldeutschen Dialekt ent-

standen ist. Texteingriffe wurden nach Möglichkeit vermieden. Die möglichst handschriften-nahe Wiedergabe des Buches erfolgte nicht primär aus sprachgeschichtlicher, sondern aus rechtsgeschichtlicher Sicht mit dem Ziel der besseren Lesbarkeit und inhaltlichen Faßbarkeit der Texte.

Nikolaus Wurm unternimmt mit dem Stadtrechtsbuch den Versuch, die sächsischen Rechte, besonders das Magdeburger Recht, mit dem kanonischen Recht und dem römischen Recht zu verbinden. Alle auf diese Weise durch Wurm in das Rechtswerk aufgenommenen Zitate werden vom Editor überprüft und zum überwiegenden Teil im Corpus iuris civilis oder im Corpus iuris canonici aufgefunden und im Anhang im »Register des gelehrten Rechts« nachgewiesen.

Der Tatbestand, daß alle vier überlieferten Handschriften, obwohl 66 Artikel vorgesehen waren, beim Artikel 30 abbrechen, läßt darauf schließen, daß das Rechtsbuch nie vollendet worden ist. Die hier vorliegende Erstedition ist nicht nur für Rechtshistoriker von Interesse. Sie vermittelt auch detaillierte Einblicke in die städtische Vorstellungswelt und Praxis. Vom rex pacificus über Exkurse zu Rechtsarten und ihrer Entstehung bis hin zu solchen Vorstellungen, wie, was eine Stadt ist, wie sie gegründet wird, wie sie aussehen und regiert werden soll, Beschreibung der Ämter und der mit ihnen verbundenen Ansprüche, Steuern, die Handwerke, der Klerus, städtische Örtlichkeiten und die speziell mit ihnen verbundenen Rechte usw.

Das Rechtsbuch war zwar für den Gebrauch an dem Oberhof Liegnitz bestimmt, über seine praktische Umsetzung und Anwendung erfahren wir aber nichts. Dennoch dürfte es gute Einblicke in die Rechtssituation des schlesischen Raumes gewähren. Zudem hilft es, Lücken in der Magdeburger Überlieferung zu schließen. Ziel der vorliegenden Edition ist es zwar, vor allem der deutschen Rechtsgeschichte ein Hauptwerk des Nikolaus Wurm zugänglich zu machen. Erschlossen wird aber damit zugleich eine weitere wertvolle Quelle für die stadtschichtliche und sprachgeschichtliche Forschung.

Magdeburg

Gudrun Wittek

Die abendländische Freiheit vom 10. zum 14. Jahrhundert. Der Wirkungszusammenhang von Idee und Wirklichkeit im europäischen Vergleich (Vorträge und Forschungen, hrsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Bd. XXXIX), hrsg. von JOHANNES FRIED, Jan Thorbecke Verlag Sigmaringen 1991. 528 S.

Was ist Freiheit? Die Suche danach, was sich hinter diesem Wort verbirgt, ist zugleich der Versuch der Auseinandersetzung mit dem politischen Weltbild des Abendlandes und die Voraussetzung für das Verstehen okzidentaler gesellschaftlicher Praxis. Johannes Fried nennt die Freiheit »eine der kostbarsten Früchte mittelalterlicher Wissenschaft, welche erst das Denken, das Reden, das Wahrnehmen und Fordern von »Freiheit« oder »Freiheiten« – antike oder kirchliche Überlieferungen aufgreifend und zugleich verändernd – ermöglichte« (S. 9).

Die Frage der Freiheit hat immer wieder fasziniert und unter den unterschiedlichsten Gesichtspunkten zur Beschäftigung angeregt.¹ Neu ist hier der von J. F. vorgegebene universale Ansatz. Neu ist auch die Betrachtung des Untersuchungsgegenstandes aus der Sicht der Konfrontation und des Zusammenspiels von Wissenschaft und

¹ Z. B.: Das Problem der Freiheit in der deutschen und schweizerischen Geschichte. Mainauvorträge 1953 (Vorträge und Forschungen, Band 2), hrsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Sigmaringen 1981; Franz Irsigler, Freiheit und Unfreiheit im Mittelalter. Formen und Wege sozialer Mobilität, in: Westfälische Forschungen, 28. Band, Münster, Köln, Wien 1976/77, S. 1–15; Hans Maier, Das Freiheitsproblem in der deutschen Geschichte. Festveranstaltung 40 Jahre juristische Studiengesellschaft Karlsruhe am 25. November 1991. Vortrag (Schriftenreihe Juristische Studiengesellschaft Karlsruhe, H. 201), Heidelberg 1992, Autonomie, Wirtschaft und Kultur der Hansestädte, (Hansische Studien VI, Band 23), hrsg. von Konrad Fritze, Eckhard Müller-Mertens, Walter Stark, Weimar 1984.

Leben. Für die Verwirklichung dieses »Wirkungszusammenhangs« bedurfte es bestimmter Vermittler. Wie der Austausch von Wissenschaft und Leben erfolgen konnte, hat Maxim Gorki in seinem Roman »Die Mutter« auf das Eindrucksvollste literarisch eingefangen. J. F. hingegen hat den Regensburger Mönch vor Augen, der den von Augustin stammenden Begriff der libera servitus an die Empfänger seiner Urkunden und so auch an uns weitergab.

Den hier angedeuteten Wirkungszusammenhang von theoretischem Freiheitsdenken und wirklichem Leben zu untersuchen, war das Anliegen der Reichenautagungen 1987 und 1988, deren Ergebnisse im vorliegenden Band festgehalten sind. An die in diesem Sinne richtungsweisende Einleitung von J. F. schließen sich 20 Beiträge an, von denen zwei nachträglich hinzugekommen sind. Mit ihnen ist der Bogen gespannt von elitären politisch-philosophischen Freiheitsvorstellungen bis hin zu bäuerlichen Freiheitsforderungen und bürgerlicher Freiheitspraxis.

Als Ausgangspunkt des den Forschungsstand von 1988/89 spiegelnden Bandes formuliert F. das bis in die Antike reichende Verständnis von Freiheit als Abwesenheit von Knechtschaft und den für das lateinische Mittelalter angenommenen universalen Freiheitsansatz, nämlich die menschliche Willensfreiheit. Kurt Flasch knüpft hier unmittelbar an. An den konfliktgeladenen Erörterungen von Hrabanus bis Abaelard (850–1150) zeigt er, daß die von Augustinus 386/87 entwickelten Grundsätze der Gnaden- und Prädestinationslehre, die den Willen nur in Verbindung mit der nach nicht zu ergründenden Regeln verschenkten göttlichen Gnade als frei erklärt, keine monolithisch in sich geschlossene allgemein gültige Denkweise darstellt. Das wird deutlich an der Auseinandersetzung Hinkmars und Hrabanus mit Gottschalks doppelter Prädestination, welche jegliche selbstbestimmte Freiheit des Menschen leugnet und zwar im Guten wie im Bösen. Anselms von Canterburys Entwicklungsbeitrag sieht F. in der Entdeckung der naturhaften Freiheit des Menschen, die selbst dem Nichtchristen eigen sei. Und Abaelard spricht er das Verdienst zu, die Willensfreiheit

konsequent bis zur erlaubten Anklage gegen Gott ausgebaut zu haben.

Rudolf Schieffer befaßt sich mit der Freiheit der Kirche. Er stellt fest, daß sich seit 829 eine stetige Erweiterung der aus der Spätantike stammenden bischöflichen Freiheit andeutet. Als entscheidender Einschnitt hat jedoch die Einstufung des Kaisers als Laie und die Durchsetzung des Vorrechts des geistlichen Standes zur »Freiheit des Tadelns und des Urteilens« zu gelten. Seither habe sich die traditio Romana ausgebreitet, die durch Odilo von Cluny um 1050 in die libertas Romana überführt wird und die volle klösterliche Exemption zur Folge hat. Darauf aufbauend hat Humbert von Silva Candida theoretisch die scharfe Trennung zwischen ecclesia und der Laienwelt vollzogen. Gregor VII. geht weiter. Er erwirkt die Unabhängigkeit des Papsttums an der Spitze der hochmittelalterlichen christianitas, in der – entsprechend der kirchlichen Hierarchie – die libertas ecclesiae abgestuft zur Wirkung gelangt ist. Brigitte Szabo-Bechstein schließt hier inhaltlich mit der Untersuchung des von Gregor VII. geprägten Begriffs der libertas ecclesiae für die Zeit des 12. bis zur Mitte des 13. Jh. an. Libertas ecclesiae ist seit Gregor die mit ungeheurer Durchschlagskraft vertretene Freiheit der Gesamtkirche, die auch in der libertas Romana die klösterliche Freiheit subsummiert. Könige und Territorialherren reagierten auf diese libertas mit einer differenzierten Vogteipolitik.

Der Stamm der Sachsen gilt als besonders freiheitsliebend und als mit ausgeprägter Identität ausgestattet. Das ist der Grund, weshalb Karl Leyser das Freiheitsverständnis gerade dieses Stammes genauer unter die Lupe nimmt. Anhand der Chronistik stellt L. fest, daß Ende des 9. Jh. libertas bei den Sachsen soviel wie die Freiheit von Tributen war. Bei Widukind von Corvey ist libertas bereits mehr. Sie wird von ihm mit potestas gleichgesetzt. Bei Thietmar hingegen ist libertas die Freiheit, andere Völker zu unterdrücken, die Freiheit des Volkes gegenüber dem Herrscher, die Freiheit zur Sünde und die Freiheit, sich dem Dienst der Kirche zu entziehen. In der Rede Ottos von Northeim in Hötensleben, in der die Freiheit als zentraler, wenn-

gleich nicht näher erklärter Sachverhalt auftritt, wird die Auferlegung von Steuern und Tributen als alarmierendes Signal für Knechtschaft begriffen. Diese Bedrohung geht vom salischen Herrscherhaus aus, der die *libertas Saxoniae* entgegengesetzt wird.

Für die Arbeit mit historisch relevanten Sachwörterbüchern hilfreich ist die von Gabriele von Olberg vorgenommene Untersuchung des Arbeitsgegenstandes anhand volkssprachlicher Wörter des 6. bis 10. Jh. Die variantenreiche Wiedergabe von Freiheit benennt im Untersuchungszeitraum niemals eine Gesamtvorstellung, sondern ist nur in unterschiedlichen Freiheiten, im Sinne von Vorrecht gegenüber einer Vielzahl von Abhängigkeiten faßbar.

Im vom Hrsg. des Bandes als universal definierter mittelalterlichen Freiheitsmuster sucht Max Kerner anhand von Biographie und Werk des Johannes von Salisbury nach einer inneren Stimmigkeit des Freiheitsverständnisses und findet die *libertas arbitrii* und die *libertas ecclesiae*. Für erstere sieht er bei Johannes von Salisbury eine organologische Gesellschafts- und Pflichtenordnung mit Kennzeichen wie Arbeitsteilung und Gegenseitigkeit, als Rahmenbedingung für Tugend und Freiheit, deren Störung der Unfreiheit gleichkäme (S. 123).

In der Konsequenz bedeute diese Sicht eine Neubewertung der unteren Stände und einen allmählichen Geltungsverlust der älteren Gewaltlehre. Im Zentrum von Leben und Werk des Johannes von Salisbury stehe allerdings die kirchliche Freiheit, die dieser im Ausgleich von römischer Obödienz, kirchlicher Treue und königlicher Loyalität zu verwirklichen suchte (S. 145). Peter Landau untersucht anhand von Rechtsquellen ein Kernproblem des kanonischen Rechts, nämlich Unfreiheit und Freiheit im Zusammenhang mit der Ordination. Vor und unter Gratian wird der Typ des unfreien, abhängigen Klerikers bedingt akzeptiert. Der *Corpus* der verbindlichen Rechtsquellen ist allerdings nach Gratian im Sinne der Betonung der Einschränkung der Ordination verändert worden. Um 1400 setzt sich aber die Tendenz durch, daß beim flüchtigen Unfreien nach der Ordination das Sakrament der Priesterweihe

den Vorrang vor weltlichen Dienstpflichten haben sollte.

Andre Gouron untersucht *liber* und *libertas* in der südfranzösischen Praxis und im Statutenrecht des 12. und 13. Jahrhunderts. In den Städten des 12. Jahrhunderts stellt er *libertas* mit Pluralbedeutung fest, ausgedrückt in Sonderrechten und Privilegien, die zeitlich und örtlich begrenzt wirken. Zudem beginnen die Juristen eine theoretische Anschauung zur Freiheit zu verbreiten. Und es zeigt sich, daß Freiheit auf der Grundlage von Wohlstand käuflich ist. Joachim Ehlers kennzeichnet auf der Suche nach dem Verhältnis von der Freiheit des Handelns und göttlicher Fügung im Geschichtsverständnis mittelalterlicher Autoren das in der damaligen Historiographie aufscheinende Denkraster, das durch die Macht des Teufels, das Wirken Gottes, die Prädestination und die politische Freiheit bestimmt ist.

Jürgen Miethke umreißt die in der Verfassung der hohen Schulen sichtbare begrifflich als *libertas scholastica* bzw. *libertas scholarum* gefaßte elementare Freiheit. Sie bestand in der Selbstbestimmung der Korporation über die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit ihrer Mitglieder und in der Freizügigkeit. Die Freiheit der Lehre kennzeichnet er so: »Verbotene Fragen gibt es nicht, allenfalls verbotene Antworten« (S. 236). Die politische Freiheit hingegen sei zwar in der mittelalterlichen Gelehrtenwelt erörtert worden, aber man habe die Grenzen schnell erkannt.

Aus philosophiegeschichtlicher Sicht kann Ludger Honnefelder Ansätze zu einem neuen Freiheitsbegriff aufdecken, der aus der Auseinandersetzung des Johannes Duns Scotus mit dem kosmologischen Neozestitarismus der Araber erwächst und in der Erkenntnis des Willens als freiem Handlungsprinzip sowie in der Bejahung der aposteriorisch-empirischen Kenntnisnahme der faktischen Welt besteht. Als Freiheit der Ketzer hebt Alexander Patschovski das Einssein der Menschenseele mit Gott hervor, das gewissermaßen die gesamte kirchliche Heilungsvermittlung überflüssig macht.

Bedrohung der Freiheit durch Mission ist ein Problem, dem sich Hartmut Boockmann zuwendet. Daß die Getauften weniger frei seien als die

Heiden ist ein immer wieder in den Papsturkunden des 13. Jh. im Zusammenhang mit der preußischen Mission beklagter und vor allem dem Deutschen Orden angelasteter Tatbestand, dem päpstliche und kaiserliche Urkunden im komplizierten politischen Kräftespiel der Missionsgebiete entgegenzuwirken suchten. Der Christburger Vertrag vom 7. Februar 1249 habe bis zum Preußenaufstand eine Gleichstellung mit den Neusiedlern bewirkt. Eine Statusverbesserung erlangten aber lediglich die slawischen *magnates* und *nobiles*.

Im Mittelalter sei, so stellt Ludwig Schmutge fest, der Mensch von Natur aus mobil gewesen. Mobilität durch Herrschaft, durch Pilger- und Kreuzfahrt, durch Siedlerbewegung und Freihandel diene der Verbesserung und der Verfreiheitlichung der Lebensbedingungen. Deutlich davon abgesetzt waren die Fahrenden, die in ihrer ungeschützten Mobilität – so auch laut *Sachsenspiegel*² – rechtlos waren.

Rolf Köhn untersucht »Freiheit als Forderung und Ziel bäuerlichen Widerstandes« im Mittel- und Westeuropa des 11. bis 13. Jahrhunderts am Beispiel französischer, deutscher und dänischer Bauernaufstände. Er bezweifelt den Status der Stedinger als »freie Bauern« und sieht ihr Bestreben in erster Linie in der Verbesserung ihrer sozialen und rechtlichen Lage. Für die Bauern schlechthin gibt er zwar deren starke Belastung durch Abgaben und Dienstleistungen unterschiedlichster Art zu, kann sich aber nicht dazu verstehen, übergroße Ausbeutung als Ausgangspunkt für Widerstand anzunehmen. Überzeugend ist die Darstellung der bäuerlichen *libertas* als vielfach geschichtete, aber stets mit konkreten Inhalten versehene Vorstellung mit Durchschlagskraft.

Hagen Keller setzt sich mit der in italieni-

schen Kommunen des 13. Jh. zu beobachtenden, auf Zwang gegründeten massenhaften Befreiung von Hörigen auseinander, die lediglich die »nackte Freiheit« einbrachte und einzig den Zweck verfolgte, die Zahl der Steuerzahler zu erhöhen (S. 401). Frantisek Kraus betrachtet die Freiheit als soziale Forderung in spätmittelalterlichen Bauernbewegungen und kommt zu dem Ergebnis, daß sie einmal als Bestandteil der Vorstellung der ursprünglichen Gleichheit aller Menschen vorkommt. Bei den Hussiten hingegen tritt sie vor allem in der Forderung nach der freien Verkündung des Wortes Gottes auf. Im englischen Aufstand von 1381 dient sie als Schlagwort, während sie in der mittelalterlichen Eidgenossenschaft bereits als allgemein gefaßtes mittelalterliches Freiheitsideal ausgeprägt ist.

Der Bestimmung der Freiheit der königlichen Stadt Frankfurt am Main stellt sich Elsbeth Orth, indem sie zwar die von Stadt und Bürgergemeinde sowie von einzelnen wahrgenommene Freiheiten explizit ausweist, aber auf eine zusammenfassende Wertung des gewonnenen Maßes der kommunalen Freiheiten verzichtet, weil sie meint, daß *libertates* nicht klar von den *consuetudines* abzugrenzen seien. Knut Schulz zeichnet u. a. am Beispiel alter Bischofsstädte wie Bremen, Orleans, Regensburg, Speyer, Worms den von der familia zur Stadtgemeinde in Stufen verlaufenden Befreiungsprozeß nach, der in der uneingeschränkten Beseitigung des Hofrechts und in der Verwirklichung des Satzes »Stadtluft macht frei« seinen Höhepunkt erlebt hat. Dieser Vorgang blieb jedoch in dieser Konsequenz auf einige Stadtregionen beschränkt.

Nach einem Exkurs vom Römischen Recht bis zum Mittelalter über den Begriff *civis* und der mit ihm verbundenen Freiheitsqualität betrachtet Bernhard Diestelkamp den Rechtssatz »Stadtluft macht frei«, den er wie K. Schulz nicht als gemeines Stadtrecht ansehen kann und will. Diesem Satz gegenüber betrachtet er den Grundsatz »Stadtluft macht eigen« lediglich als eine andere Ausprägung der Freiheit.

Der vorliegende Band diskutiert Freiheit aus theologisch-philosophischer Sicht, als weltanschaulich-politisches Rückgrat bestimmter Stände, als Rechtsinhalt von Körperschaften oder po-

² Vgl. Friedrich Scheele, *Spillute ... di sint alle rechtlos*. Zur rechtlichen und sozialen Stellung des Spielmanns in Text und Bild des *Sachsenspiegels*, in: Ruth Schmidt-Wiegand / Dagmar Hüpper (Hrsg.), *Der Sachsenspiegel als Buch* (Germanistische Arbeiten zu Sprache und Kulturgeschichte, Band 1) Frankfurt am Main, Bern, New York, Paris 1991.

litisch-ethnischer Gemeinschaften. Es zeigt sich, daß das mit ihm anvisierte Ziel, die Wechselwirkung zwischen theoretischem Denken und rechtlichen und sozialen Verhältnissen ausfindig zu machen, schwer zu realisieren ist. Der eigentliche Gewinn des Buches besteht in der Darstellung einer reichen Vielfalt mittelalterlichen Frei-

heitsdenkens und mittelalterlicher Freiheitspraxis. Es bietet einen ausgezeichneten Ausgangspunkt für weitere das Mittelalter betreffende Freiheitsforschungen und die Entwicklung diesbezüglicher neuer Denkansätze.

Magdeburg

Gudrun Wittek

21. Jahrgang

4/94

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Umgestaltung historischer Hafenanlagen

Hans-Werner Wehling

Axel Priebes

Jürgen Lafrenz

Barbara Hahn

Burkhard Hofmeister

Dirk Schubert

Kohlhammer

Die London Docklands

Die Hafenanlagen in Oslo

Die Speicherstadt in Hamburg

Die Hafenanlagen in Toronto

Der Sidney Darling Harbour

Literaturbericht Hafenstädte

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
Hans Paul Bahrdt †, 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 Borst, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts 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, Oberbettlingerstraße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

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 146,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 110,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 39,80 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. 0711 / 78630. 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

21. Jahrgang

Die alte Stadt

Heft 4/1994

INHALT

Umgestaltung historischer Hafenanlagen

BURKHARD HOFMEISTER, Editorial 277

ABHANDLUNGEN

HANS-WERNER WEHLING, Die London Docklands: Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung 280

AXEL PRIEBES, Nutzungswandel in innenstadtnahen Hafenbereichen. Das Beispiel Oslo 300

JÜRGEN LAFRENZ, Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart 318

BARBARA HAHN, Die Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete in Toronto. Ökonomische contra soziale Interessen 339

BURKHARD HOFMEISTER, Die Umgestaltung von Sydneys Darling Harbour 352

KLEINE BEITRÄGE / LITERATURBERICHTE

DIRK SCHUBERT, Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen. Neuere Literatur 362

ROBERT JÜTTE, »Stadtluft macht krank«. Neuere Arbeiten zum Thema »Stadt und Gesundheit« im 19. und 20. Jahrhundert 368

RONALD KUNZE, Frankfurt am Main. »Die Stadt« wird 1200 Jahre. Bericht über aktuelle Veröffentlichungen 372

DIE AUTOREN 379

BESPRECHUNGEN

Stadtgeschichte

ANTJEKATHRIN GRASSMANN, Lübeckische Geschichte (Hans Schadek) 380

RAINER EWALD, Relikte mittelalterlicher Stadtplanung im Bestand der Altstadt Esslingen (Rainer Jooß) 381

THOMAS MEDICUS, Die Städte der Habsburger (Robert Kaltenbrunner) 383

Architektur, Stadtplanung

HEIDEDE BECKER, Geschichte der Architektur und Städtebauwettbewerbe (<i>Harald Bodenschatz</i>)	384
HAMBURG UND EUROPA – Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, hrsg. vom BDA Hamburg – Stadt im Überfluß (<i>Hildegard Kösters</i>)	385
ROLF WERDIGIER, Die Stadt als Thema der Architektur (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	386
BDA HAMBURG (Hrsg.), Geplantes – Gebautes – Ungebautes (<i>Dieter Hennicken</i>)	387
KENNETH POWELL / ROWAN MOORE, Struktur, Raum und Haut (<i>Wilma R. Albrecht</i>)	388

Umgestaltung historischer Hafenanlagen

Editorial

Dieses Heft ist einem aktuellen und weltweiten Phänomen gewidmet: der Neunutzung von Hafenbrachen. Außer Johannesburg in Südafrika dürfte es keine größere Stadt auf der Erde geben, die nicht an einem Fluß- oder Seeufer oder der Meeresküste entstanden ist. So ist die Hafenfunktion bei vielen Städten zumindest eine ihrer wichtigen Funktionen. Aber die älteren Hafenanlagen entstanden vor langer Zeit mit entsprechend kleinen Abmessungen und gemäß der noch geringen Ausdehnung des Stadtgebiets in zentraler Lage aus gegenwärtiger Sicht.

Verkehrstechnische und ökonomische Veränderungen seit der Jahrhundertmitte machten viele alte Hafenbereiche obsolet. Größere Schiffsabmessungen, die Umstellung auf Containerverkehr, der Niedergang der Wertindustrie und neuere, günstigere Industriestandorte als Pushfaktor bewirkten, daß die alten Hafenbecken und Kaianlagen zu klein wurden, alte Lagerhallen ihre Funktion verloren, industriewirtschaftlich genutzte Flächen und Gebäude brachfielen und Gleisanlagen der einstigen Bahnan-schlüsse entbehrlich wurden. Hafenwasserflächen wie Hafenlandflächen standen zur Disposition.

Dieses Potential eröffnete den Stadtverwaltungen Chancen. Die hier anfallenden Brachflächen besitzen zwei unschätzbare Standortvorteile: die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtzentrum und die Lage am Wasser, das sich in den letzten Jahrzehnten einer veränderten Bewertung als Freizeit- und Umweltfaktor erfreut. Hier war nach langjähriger Abschottung eine Rückorientierung der Stadt auf das Wasser gegeben. Hier waren die Schaffung von Erholungsflächen wie auch von neuen Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor und von Wohnraum in bevorzugter Lage denkbar. Und hier konnten Cityfunktionen zur Entlastung der traditionellen City in deren unmittelbaren Nähe untergebracht werden.

Mit der Nennung dieser Möglichkeiten sind aber auch schon die Konflikte angedeutet. Diese Hafengelände geraten sofort unter den Druck von Flächennutzungskonkurrenzen. Welches Verhältnis zwischen Wohn-

anlagen, Büro- und Geschäftsflächen, Gewerbegebieten und Freizeiteinrichtungen sollte bei der Neugestaltung angestrebt werden? Dabei spielt die Eigentumsfrage eine nicht unbedeutende Rolle. In der Regel gehört ein erheblicher Anteil der betroffenen Flächen der jeweiligen Hafenverwaltung, die diese zumindest teilweise behalten und nach eigenen Vorstellungen entwickeln möchte. Andere Flächen wie z. B. Werftanlagen befinden sich im Eigentum privater Unternehmen, die ihren Grundbesitz entweder veräußern oder ebenfalls in Eigenregie neu nutzen wollen.

Meist fallen diese Flächen nicht gleichzeitig zur Neugestaltung an, so daß ein Konsens zwischen mehreren Eigentümern hergestellt werden muß. Die verschiedenen Eigentümer und die Stadtverwaltung müssen ihre Planungsvorstellungen untereinander abstimmen. Oft geht mit der baulichen Neugestaltung größerer Areale eine grundlegende Veränderung der Straßen- oder Stadtautobahnführung und Bahntrassierung einher, wofür die Stadtverwaltung und die Eisenbahnverwaltung Sorge tragen müssen. Schließlich zeigt sich die Denkmalpflege interessiert, da die Altbau-substanz in Form alter Speicher oder Hafenverwaltungs- und Zollgebäude unter dem Aspekt der Industriearchäologie zu sehen ist.

Wie weit sind bei der Neugestaltung private und öffentliche Gemeinschaftsprojekte im Rahmen von private-public partnership möglich? Wer trägt in welchem Maße die Erschließungskosten? Wie weit werden privatwirtschaftliche und öffentliche, insbesondere soziale Interessen im Hinblick auf preisgünstigen Wohnraum, berücksichtigt? Wie weit sind diese Entwicklungen von den Interessen privater Investoren und von konjunkturellen Schwankungen abhängig? Wie weit lassen sich daher auch verschiedene Entwicklungsphasen der Neugestaltung der Hafenbrachen erkennen?

Beim Vergleich der folgenden Fallstudien stellt sich heraus, daß die angesprochenen Chancen in sehr unterschiedlicher Weise erkannt und wahrgenommen worden sind. In London begann die Revitalisierung der Docklands bald nach 1970; in Sydneys Darling Harbour wurde der Hafenbetrieb erst 1982 eingestellt. In Oslo waren, bedingt durch die Topographie, die Fjorderänder stark kommerziell genutzt und bildeten die Hafen- und Industrieanlagen eine intensive Barriere gegen das übrige Stadtgebiet. In Toronto wurde dieser Abschottungseffekt noch durch den auf Stelzen geführten mehrspurigen Gardiner Expressway verschärft.

In Oslo kam unter dem Druck der Stadtverwaltung ein weitgehender

Konsens zwischen Stadtplanung, Hafenplanung und Privatwirtschaft zustande, der allerdings zur Gegenwart hin wieder aufgeweicht wurde. In Toronto ergab sich ein räumliches Nebeneinander der von privaten Investoren und von einer gemeinnützigen Gesellschaft entwickelten Areale. In London wurde die London Docklands Development Corporation als eine Urban Development Corporation (UDC) mit großen Befugnissen betreffs Akquisition von Grundstücken ausgestattet, aber eingeschränkt auf den Verkauf aufbereiteter Grundstücke. In Sydney entstand die Neubebauung des Darling Harbour-Areals binnen vier Jahren unter Aufsicht einer eigenständigen und mit weitgehenden Vollmachten ausgestatteten Behörde; außer dem Gaststätten- und Geschäftskomplex Darling Harbour entstanden nur öffentliche Großbauten.

Teilweise gleichen sich die neuen Entwicklungen bis ins Detail: so wurde das alte Kraftwerk zur Energieversorgung der Lagerhallen, die Power Plant, in Toronto zu einer Galerie für zeitgenössische Kunst, in Sydney zu einem Nostalgie-Restaurant umgestaltet.

Als Fazit läßt sich feststellen: die Neunutzung der brachgefallenen Hafengelände hat eine Aufwertung für diese Bereiche mit sich gebracht, was generell zu begrüßen ist. Objekte wie Harbor Place in Boston, Harbour-side in Sydney, Harbour Square in Toronto sind zu Attraktionen für die eigene Bevölkerung, vor allem aber für wachsende Zahlen von Touristen geworden.

Dennoch sind diese Entwicklungen durchaus nicht unproblematisch. So ist die Einwirkung auf die Entwicklung der jeweiligen Gesamtstadt umstritten. Während sie in Oslo oder Sydney positiv zu sehen ist, drohen die Docklands in London von ihrem Ausmaß her zur Konkurrenz für die City mit entsprechendem Erosionseffekt zu werden. Nicht überall ist die Verkehrsanbindung so gelungen wie in Sydney, wo u. a. eine eigens dafür gebaute Monorail das ehemalige Hafengelände erschließt. Gelegentlich kam es wie an der Central Bayfront Toronto zu sehr starker Verbauung der Uferpartie mit Hochhäusern. In manchen Fällen hat die hohe Beteiligung privater Investoren die Schaffung preisgünstigen Wohnraums zugunsten von Luxuswohnungen in den Hintergrund gedrängt.

So liegt jeder Fall anders, und es läßt sich keine pauschale Aussage zu dem Phänomen Neunutzung von Hafenbrachen machen.

November 1994

Burkhard Hofmeister

Hans-Werner Wehling

Die London Docklands

Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung

1. Einführung

Die London Docklands, die sich auf 2226 ha östlich des Tower entlang der Themse erstrecken, erfahren seit fast 20 Jahren einen Prozeß der Revitalisierung. Sie wurden dabei zum Spielball politischer Interessen und zum Experimentierfeld unterschiedlicher Planungsstrategien. Die neu entstandenen städtebaulichen Formen lösten grenzenlose Bewunderung und heftige Kritik aus. Die eingesetzten Planungsmethoden und -strategien sowie die entwickelten baulichen Formen erlangten als Adaption oder Modifikation aber auch Vorbildfunktion für die Revitalisierung anderer brach gefallener Hafenstandorte und Altindustrieflächen in Großbritannien, wie etwa Merseyside in Liverpool oder Clydeside in Glasgow. Ihre Spuren finden sich auch wieder in den Planungen zur Neunutzung der Hamburger Speicherstadt oder der Altindustrietrassen des Ruhrgebietes.

2. Historische Entwicklung und wirtschaftlicher Niedergang der Docklands

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts waren die Hafenanlagen Londons – die mittelalterlichen kommunalen Umschlagplätze wie auch die Kais der Handelskompanien – auf die Uferbereiche der City of London beschränkt. Der mit der Industrialisierung und dem Aufbau des Empire zunehmende Überseehandel wie auch die Kohlentransporte von den mittelländischen und walisischen Kohlenrevieren zum Verbrauchszentrum London führten jedoch zu einer drangvollen Enge auf der Themse und zu langen Wartezeiten, da die engen Bögen der damaligen London Bridge für den flußaufwärts gerichteten Verkehr ein Umladen auf kleinere Schiffe notwendig machte.

Beginnend mit dem Greenland Dock (1763), wurden daher von privaten Entwicklungsgesellschaften, der Stadt London und den Handelskompanien bis 1828 in Wapping und in den beiden östlich anschließenden Themsebögen eine Reihe von Docks – zum Teil für bestimmte Produkte, zum Teil zur alleinigen Nutzung durch bestimmte Gesellschaften – gebaut, die vom Fluß durch Schleusen abgetrennt und damit weitgehend tideunabhängig waren¹ (vgl. Abb. 1). Auf die bestehende Bebauung in dem von kleinen Selbständigen und Arbeitern bewohnten East End wurde dabei wenig Rück-

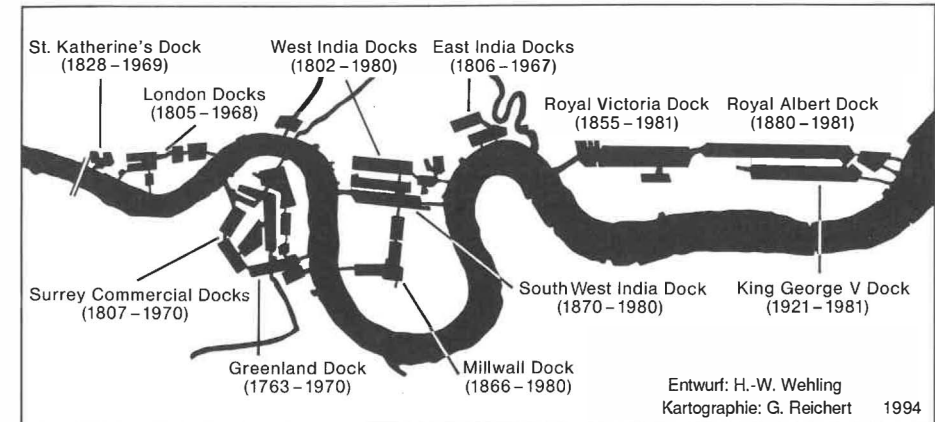


Abb. 1: London Docks – Eröffnungs- und Schließungsjahre. Quelle: Unterlagen der LDDC

sicht genommen; so wurden beim Bau der East India Docks und des St. Katherine's Dock 1300 bzw. 1033 Häuser abgerissen und allein durch den Bau des St. Katherine's Dock 11 000 Menschen obdachlos.² 1812 wurde die Isle of Dogs durch die Commercial Road an die City of London angeschlossen. Von 1855 bis 1921 entstanden die Royal Docks und weitere Hafenbecken auf der Isle of Dogs, die alle wesentlich größer als die Docks der ersten Phase waren, sowie 1866 die Tilbury Docks an der Themsemündung. Vor allem die 1,6 km langen Royal Docks und die Anlagen auf der Isle of Dogs wurden aus rechtlichen und betrieblichen Gründen von Mauern umgeben und wurden mit ihren Lagerhäusern der wirtschaftliche Mittelpunkt der neuen Arbeiterwohngebiete in den Stadtteilen (boroughs) Southwark, Lewisham, Tower Hamlets und Newham, die zwischen 1840 und 1850 zum Zielgebiet irischer Einwanderer wurden und zwischen 1880 und 1890 eine verstärkte Zuwanderung von Juden und Chinesen erlebten.³ Außerhalb der Hafenbecken entstanden entlang der Themse weitere Anlegestellen, Verladekais und Schiffswerften.

Das Erstarken anderer britischer Häfen, wie z. B. Glasgow, Liverpool und Southampton, die zudem über bessere landseitige Verkehrsverbindungen verfügten, die Konkurrenz der kontinentalen Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen sowie die zahlreichen Streiks der Dockarbeiter⁴ führten Ende des 19. Jahrhunderts zu einem ruinösen Konkurrenzkampf unter den Betreibergesellschaften, von denen sich einige bereits im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu größeren Gesellschaften zusammenge-

² Docklands Light Railway Limited, Travelling Light, London 1987, S. 5.

³ London Docklands Development Corporation (LDDC), History Briefing, London 1990.

⁴ I. Newman / M. Mayo, Docklands, in: International Journal of Urban and Regional Research 5 (1981), S. 532.

¹ Vgl. W. Entmayr, Der Hafen von London. Ein Welthafen im Strukturwandel, Wien 1977.

schlossen hatten (z. B. Surrey Commercial Docks Co.). Um die Konkurrenzfähigkeit des Londoner Hafens zu erhalten und die Standortvorteile für die Gewerbe- und Industriebetriebe zu erhöhen, wurden 1909 die Privatdocks in die halbstaatliche Port of London Authority überführt. Diese führte bis in die 60er Jahre Modernisierungsmaßnahmen der Hafenanlagen durch, die zunehmend mehr Arbeitskräfte freisetzen und allein zwischen 1945 und 1955 zu 37, meist erfolglosen Streiks führten.⁵ Dabei konzentrierte sie sich vor allem auf die Royal Docks und die Tilbury Docks und trug damit der wirtschaftlichen Bedeutung der seit den 30er Jahren themseabwärts entstehenden Industriekomplexe mit ihren besseren landseitigen Verbindungen (u. a. Dartfordtunnel, Autobahn M2) Rechnung.⁶ Größere Schiffseinheiten konnten die kleinen Londoner Docks der ersten Bauphase überhaupt nicht mehr anlaufen, deren räumliche Enge ermöglichte auch keine Anpassung an moderne Verladetechniken. Auch öffentliche Ver- und Entsorgungsbetriebe zeigten verstärkt eine themseabwärts gerichtete Tendenz; so wurden sogar auf Foulness Island und der Isle of Sheppey an der Themsemündung Planungen für den dritten Londoner Flughafen angestellt.⁷

Der wirtschaftliche Niedergang der Docklands wurde noch beschleunigt durch einige regionalplanerische Maßnahmen und sozio-ökonomische Prozesse im gesamten Ballungsraum London. In den seit dem Zweiten Weltkrieg um Greater London aufgebauten New Towns entstand ein steuerlich begünstigtes Potential an Gewerbe- und Industrieflächen, mit dem die Docklands insbesondere wegen ihrer schlechten Verkehrsanschlüsse nicht konkurrieren konnten – regionale Durchgangsstraßen berühren das Gebiet nur an seinem nördlichen und südlichen Rand, die Erschließung durch Eisenbahnen gehört zu den schlechtesten in London. Die Abwanderung von Gewerbe- und Handelsbetrieben, die tendenziell der vom Greater London Council (GLC) verfolgten Politik, »Industriebetriebe zu bewegen, London überhaupt und Ostlondon im speziellen zu verlassen«,⁸ entsprach, verursachte einen Rückgang der Themseanlegeplätze von 120 (1965) auf 55 (1976) sowie von 1967 bis 1970 die erste Welle der Dockschließungen (vgl. Abb. 1). Abwandernde Großbetriebe zogen kleinere Zulieferbetriebe nach sich,⁹ keine der nationalen Wachstumsindustrien konnte in den Docklands angesiedelt werden.¹⁰ Die Ausdehnung ungenutzter Grundstücke auf 26% der Gesamtfläche verstärkten das Image des Zerfalls und den Gewerbesteuerrückgang in den betroffenen Stadtteilen.

⁵ W. Entmayr (s. A 1), S. 29.

⁶ H.-W. Wehling, Revitalisierung der Londoner Docklands. Planungsprozesse und Planungsprobleme unter dem Einfluß gewandelter sozio-ökonomischer Bedingungen, in: *Die Erde* 117 (1986), S. 102.

⁷ Vgl. N. J. Graves / J. T. White, *Geography of the British Isles*, London 1978, S. 230.

⁸ W. Entmayr (s. A 1), S. 55.

⁹ I. Newman / M. Mayo (s. A 4), S. 533.

¹⁰ *Docklands Joint Committee*, London Docklands. A Strategic Plan. A Draft for Public Consultation, London 1976, S. 8.

Der gewerbliche Schrumpfungsprozeß war von einem überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang begleitet; von 1966 bis 1976 sank die Bevölkerung Greater Londons um 7%, in den Dockland boroughs jedoch um 10–18%. Der Rückgang war zum einen die Folge einer durch Betriebsschließungen verursachten erhöhten Arbeitslosigkeit – allein die Zahl der Dockarbeiter ging von 22 800 (1967) auf 7120 (1979) zurück¹¹ – und war zum anderen durch die schlechten Wohnverhältnisse bedingt. 1976 lagen 19 000 Wohneinheiten unter den Standards von Greater London. In die leerstehenden Wohneinheiten – fast ausschließlich vermietete Einfamilienhäuser des sozialen Wohnungsbaus (council houses) – zogen von 1960 bis 1980 verstärkt Asiaten, seit 1970 vorwiegend Vietnamesen. Die infrastrukturellen Defizite hinsichtlich der Ausstattung mit Schulen, Krankenhäusern und öffentlichen Grünflächen wurde noch dadurch verstärkt, daß allein zwischen 1972 und 1974 25% der Einzelhandelsgeschäfte schlossen. Der sozio-ökonomische Status der 56 000 Einwohner des Jahres 1976 war charakterisiert durch ein um 8% unter dem Durchschnitt Greater Londons liegendes Durchschnittseinkommen und einen Anteil von Sozialhilfeempfängern, der diesen um 9% überstieg.¹²

3. Planungsabsichten des Jahres 1976

Die Entwicklungsstrategie des GLC, den Wohnungs- und Arbeitsmarkt Londons und die beengten baulichen Möglichkeiten dadurch zu entlasten, daß Arbeitsplätze und Bevölkerung in die New Towns und die Ausbauorte der Südostregion verlagert wurden, hatte – begünstigt durch die steuerlichen Anreize der Zentralregierung – stärkere Effekte als erwartet. Mit dem Rückgang der Bevölkerung drohten in einigen Stadtteilen ein struktureller und funktionaler Verfall, mit dem Rückgang der Beschäftigung und der erhöhten Arbeitslosenquoten soziale Spannungen. Daher wurden im Greater London Development Plan des Jahres 1976¹³ die Ansiedlung neuer Betriebe, die Schaffung neuen und renovierten Wohnraumes sowie die strukturelle und funktionale Wohnumfeldverbesserung zu Leitzielen der städtischen Gesamtplanung erklärt. Die Sanierung von Covent Garden, der Bau des verdichteten Wohngebietes Barbican und der Aufbau des neuen Wohnvorortes Thamesmead sind Ergebnisse dieses Konzeptes.

Auch die »Regeneration« der Londoner Docklands, die von den wirtschaftlichen und demographischen Verfallsprozessen besonders betroffen waren, wurde in dieses Programm aufgenommen. Bereits 1974 war unter Beteiligung des GLC und der be-

¹¹ I. Newman / M. Mayo (s. A 4), S. 535.

¹² Vgl. N. Beard, London Docklands: An Example of Inner City Renewal, in: *Geography* 64 (1979), S. 190ff.

¹³ *Greater London Council*, Greater London Development Plan, London 1976 und *Greater London Council*, Modified Greater London Development Plan, London 1976.

troffenen boroughs das Dockland Joint Committee (DJC) gegründet worden. Auch eine Veränderung der Nutzungsstruktur hatte bereits begonnen, nachdem von einer privaten Entwicklungsgesellschaft 1973 das St. Katherine's Dock in einen Yachthafen umgewandelt und auf den angrenzenden Freiflächen das World Trade Centre und ein Hotelkomplex errichtet worden waren. Kritiker sahen darin aber keine Übereinstimmung mit dem Greater London Development Plan, sondern lediglich eine Verlagerung typischer Citynutzungen bzw. eine Ausdehnung von »Tourist London«.¹⁴

Weiterhin war bereits 1971 von der konservativen Regierung und dem ebenfalls konservativ majorisierten GLC ein Planungsbüros beauftragt worden, die Entwicklungsmöglichkeiten der Docklands auszuloten. Als Ergebnis wurde jedoch kein Entwicklungsplan vorgelegt, sondern die Darstellung einer Reihe von möglichen Optionen. Zwei Vorschläge (Waterside, Thames Park) sahen weite Grünflächen, eingestreute Wohnsiedlungen mit Eigenheimen und council houses, wasserbezogene Sporteinrichtungen und ein Ferienhotel an den Royal Docks vor. Der Vorschlag »East End Consolidated« zielte auf die Fortentwicklung der bestehenden Nutzungsstruktur mit einem hohen Anteil an council houses ab, während »City New Town« Wohngebiete mit gleichen Anteilen von Eigenheimen und council houses, größere Unterhaltungs- und Einkaufszentren sowie Bürokomplexe in einer Parklandschaft vorsah. Europa plante eine wesentliche Erweiterung der Wohnnutzung und ein Schnellbahnsystem, das Büro- und Einkaufszentren miteinander verbinden sollte. Alle Pläne sahen ausgedehnte Gewerbeflächen, vor allem im Themsebereich östlich der Isle of Dogs, vor.¹⁵ Die von der Labour Party dominierten Local Councils sahen jedoch in allen diesen Vorschlägen die Belange der ansässigen Bevölkerung zu wenig berücksichtigt. Nachdem die Labour Party sowohl 1973 die Wahlen zum GLC gewonnen hatte und 1974 auch die Zentralregierung stellte, wurden diese Vorschläge zurückgezogen und das DJC eingesetzt, das 1976 den London Docklands Strategic Plan vorlegte.

Eher evolutionär als revolutionär und darauf bedacht, die Zahl gewerblich-industrieller Arbeitsplätze zu erhöhen, sah dieser die Ausweisung neuer Gewerbeflächen – wiederum vor allem entlang der Themse östlich der Isle of Dogs – vor, für die den vorhandenen Betrieben Vorrang eingeräumt wurde. Da jedoch weiterhin mit einem Rückgang der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe gerechnet wurde, sollte ein Zuwachs an Verwaltungs- und Bürobeschäftigungen sowie an Arbeitsplätzen im Groß- und Einzelhandel angestrebt werden. Neue Wohnsiedlungen sollten als Ersatz für den überalterten Wohnungsbestand entstehen, aber auch um durch Zuzüge die Sozialstruktur der Docklands zu verbessern. Ein neues Straßennetz

¹⁴ H.-W. Wehling (s. A 6), S. 106.

¹⁵ Travers Morgan and Partners, Report of the London Docklands Study Team, London 1973 und A. Coupland, Docklands: Dream or Disaster? in: A. Thornley (Ed.), The Crisis of London, London / New York 1992.

sollte die einzelnen Teile der Docklands besser miteinander und mit dem übrigen London verbinden.

Die Realisierung dieser Planungsabsichten stand in den folgenden Jahren im Spannungsfeld unterschiedlicher Tendenzen in der Regional- und Stadtplanungspolitik und wurde beeinflusst von der nationalen und regionalen Wirtschaftspolitik.¹⁶ Zwar wurden etliche Areale aufbereitet und infrastrukturell erschlossen, insgesamt gestaltete es sich jedoch schwierig, Grundstücke in ausreichender Menge zu erwerben, da gerade halbstaatliche Organisationen zum Verkauf nicht bereit waren. Die für den Landaufkauf und den Aufbau des Verkehrsnetzes notwendigen staatlichen Investitionen verringerten sich zudem als Folge der Rezession der nationalen Wirtschaft zunehmend.¹⁷ Dennoch konnte das DJC durchaus Erfolge vorweisen. 2200 neue council houses wurden gebaut und auch privatwirtschaftliche Investitionen wie die Ansiedlung von News International und des Billingsgate Markets wurden auf den Weg gebracht.

Mit der Amtsübernahme der konservativen Regierung unter Margaret Thatcher (1979) führte eine restriktive Subventionspolitik zur Schließung weiterer lokaler Gewerbebetriebe und wurden die westlichen Teile der Docklands zunehmend als Flächenpotential für die City of London angesehen, die einen ständigen Kapitalzufluß im tertiären Sektor und eine von privater Investition getragene Expansionsbereitschaft zeigte. Auf politischer Ebene führten die Spannungen zwischen der Zentralregierung, dem konservativen GLC und den Labourvertretern der Local Councils, die verstärkte staatliche Investitionen zur Sicherung der gewachsenen wirtschaftlichen und sozialen Strukturen forderten, zur Paralyse des DJC. Bis 1981 wurden auch die West India Docks und die Royal Docks geschlossen, 1981 wurde das DJC aufgelöst.

4. Veränderung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen

An die Stelle einer auf Abstimmung mit den lokalen Planungsbehörden ausgerichteten Kommission, deren Ziel die Weiterentwicklung bestehender Strukturen war, setzte die Regierung nun neue, Anfang der 80er Jahre noch experimentelle rechtliche und planerische Rahmenbedingungen. Sie erklärte das gesamte Gebiet der Docklands zum Urban Development Area (UDA), wies auf der Isle of Dogs eine Enterprise Zone (EZ) aus (vgl. Abb. 2) und setzte die London Docklands Development Corporation (LDDC) als planende, vermarktende und verwaltende Urban Development Corporation (UDC) ein. Der Local Government, Planning and Land Act 1980 ermächtigte den Secretary of State for the Environment, UDAs auszuweisen und UDCs, die lediglich der Zentralregierung verantwortlich sind, einzusetzen. Das oberste Ziel einer

¹⁶ H.-W. Wehling (s. A 6), S. 108 ff.

¹⁷ N. Sharman, The Dockland saga continues, in: The Planner 64, January (1978), S. 40.

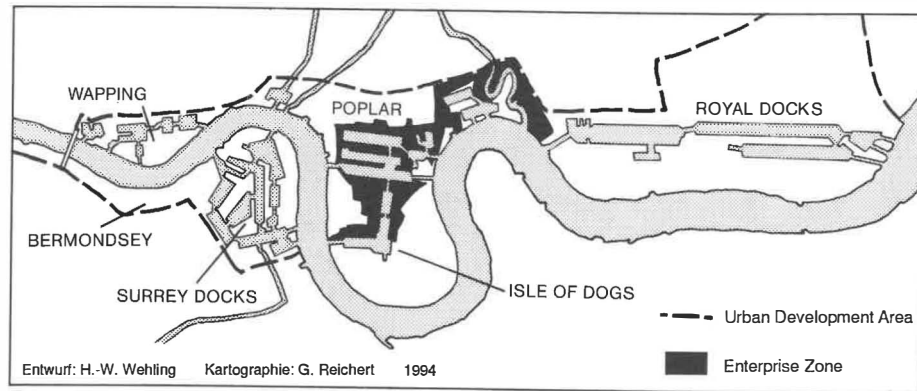


Abb. 2: London Docklands Urban Development Area und Enterprise Zone. Quelle: Unterlagen der LDDC

UDC ist, »to secure the regeneration of its area ... by bringing land and buildings into effective use, encouraging the development of existing and new industry and commerce, creating an attractive environment and ensuring that housing and social facilities are available to encourage people to live and work in the area.«¹⁸

Um diese Ziele zu erreichen, sind UDCs mit bestimmten Machtbefugnissen ausgestattet, die im wesentlichen zwei Komplexe umfassen. UDCs haben das Recht, Grundstücke und Gebäude zu erwerben, aufzubereiten und zu veräußern, Gebäude abzureißen sowie Grundstücke und Gebäude zwangsweise zu enteignen, wenn es ihr zur Erreichung der allgemeinen Ziele der »Regeneration« notwendig erscheint. Damit wurde die LDDC in die Lage versetzt, Grundstücke, die zuvor von den halbstaatlichen Versorgungsunternehmen¹⁹ nicht zur Verfügung gestellt worden waren, in ihren Besitz zu bringen. Die effektive Macht der LDDC resultierte also zum einen aus ihrem Status als Immobilienmakler.

UDCs haben weiterhin die Aufgabe und das Recht, die allgemeine Infrastruktur und Versorgung (Straßen, Wasser, Strom, Gas, Abwasser, Kommunikationsleitungen) sicherzustellen und jedwede Maßnahme in die Wege zu leiten, die der »Regeneration« des Gebietes dienlich ist bzw. solche zu verhindern, die diesem Ziel zuwiderlaufen. Dabei stützen sich die UDCs finanziell auf die Erlöse aus Grundstücks- und Gebäudeverkäufen, vor allem aber auf jährliche staatliche Zuschüsse, deren Höhe seit Beginn der 80er Jahre in krassem Gegensatz zu den gekürzten Mitteln für die Local Councils standen. Die Macht des LDDC resultierte also zum anderen aus den ihr zur Verfügung stehenden Finanzmitteln, der Idee des »prime the pump«, folgend, d. h.

¹⁸ Local Government, Planning and Land Act, N 6, S. 136.

¹⁹ British Gas, Port of London Authority, Central Electricity Generating Board und Local Councils.

durch staatliche Vorleistungen private Investitionen anzuregen, die letztlich positive Effekte auf die bestehenden Strukturen haben sollen. Unternehmerisch geführt, sollen UDCs schnell und unbürokratisch auf die Ansprüche reagieren, die sie selbst hervorgerufen haben. Die Entscheidungen, die unter Hinzuziehung privater Entwicklungsgesellschaften und Consulting-Firmen von einer kleinen Elite von Entscheidungsträgern innerhalb der UDC getroffen werden,²⁰ basieren ausschließlich auf marktwirtschaftlichen Kriterien und sollen zu einer realistischen und flexiblen Planungsmethode führen, sind aber vor allem auf die kurzfristigen Bedürfnisse des privaten Kapitals ausgerichtet.²¹ Von der absoluten Planungshoheit und der Verfügbarkeit über die Immobilien abgesehen, verbleiben die übrigen Rechte und Pflichten bei den Local Councils der boroughs, in denen das jeweilige UDA liegt.

Die entsprechende Ausweisung der London Docklands gehörte zu den ersten in Großbritannien und wurde in einer zweimonatigen Anhörung heftig vom GLC und den Dockland boroughs attackiert,²² da nach deren Meinung das Leitprinzip fälschlicherweise organisatorische und administrative anstatt soziale und ökonomische Strukturprobleme für den Niedergang der Docklands verantwortlich mache und für die lokale Bevölkerung (local community) die Auswirkungen nicht berechenbar seien. Die Regierung erklärte die »Regeneration« der Docklands zur nationalen Aufgabe und definierte damit die von ihr profitierende community wesentlich größer. Sie setzte dabei bewußt auch auf den Verlagerungsdruck aus der räumlich beengten City, für den die damals bereits vollzogene (News International) bzw. angekündigte Verlagerung (Telegraph, Guardian) der Zeitungsproduktion aus der Fleet Street nur erste Anzeichen waren. Im Oktober 1981 begann die LDDC ihre Arbeit aufzunehmen.

1982 wurden 195 ha auf der Isle of Dogs zur Enterprise Zone (EZ) erklärt. Das Konzept der EZs geht zurück auf das Freihafen-Modell (freeport) des Städteplaners Peter Hall.²³ Innerhalb einer EZ ermöglicht ein verkürztes Planungsverfahren die

²⁰ Das Entscheidungsgremium der LDDC ist das LDDC Board, das aus dem Chairman, dem Deputy Chairman und bis zu elf weiteren Mitgliedern, vorwiegend Vertretern der Wirtschaft, besteht. Die Local Councils können Vertreter entsenden, haben aber von dieser Möglichkeit aufgrund der bestehenden Mehrheitsverhältnisse bisher keinen Gebrauch gemacht. Das Board tritt einmal im Monat in nicht-öffentlicher Sitzung zusammen, um über die vom Executive Committee und Planning Committee vorbereiteten Anträge zu entscheiden.

²¹ T. Oc & St. Tiesdell, The London Docklands Development Corporation (LDDC), 1981–1991. A perspective on the management of urban regeneration, in: Town Planning Review 62 (1991), S. 312 und auch S. S. Fainstain, Promoting Economic Development: Urban Planning in the United States and Great Britain, in: Journal of the American Planning Association 57, 1 (1991), S. 22ff.

²² Das zeitgleich für Merseyside in Liverpool ausgewiesene UDA passierte ohne Widerspruch das britische Parlament; vgl. hierzu B. Adcock, Regenerating Merseyside Docklands: The Merseyside Development Corporation 1981–1984, in: Town Planning Review 55, July (1984), S. 265 ff.

²³ P. Hall, Green fields and grey areas, in: Proceedings of the Royal Town Planning Institute Annual Conference, Chester, London 1977 und P. Hall, Enterprise Zones: a justification, in: International Journal of Urban and Regional Research 6 (1982), S. 416ff.

schnellere Errichtung von Gebäuden sowie das Außerkraftsetzen der Planungskontrolle die jederzeitige Umnutzung von Gebäuden. Die Baukosten können in voller Höhe von der Einkommens- oder Körperschaftssteuer abgesetzt werden, Grundsteuern entfallen und werden von der Zentralregierung an die empfangenden boroughs direkt überwiesen. Alle Steuervergünstigungen und vereinfachten Planungsverfahren sind auf einen Zeitraum von zehn Jahren begrenzt.²⁴

5. Veränderung der Planungskonzepte

Auch wenn die LDDC mit Machtbefugnissen und Finanzhilfen ausgestattet war, wie sie zuvor keine Planungsorganisation besessen hatte, war es angesichts der Jahrzehnte des Zerfalls und des bisher nur langsamen Fortschritts in der Verbesserung der räumlichen und sozio-ökonomischen Strukturen notwendig, das Image der Docklands zu verbessern und der Privatwirtschaft, auf deren Investitionen man abzielte, zwar kein Planungskonzept vorzugeben – denn ein solches Vorgehen hätte dem beabsichtigten marktorientierten laissez-faire-Planungsstil widersprochen –, ihr jedoch eindeutige planerische Absichten mitzuteilen. In bewußter Abkehr vom DJC, das z. B. die Verfüllung der meisten der Surrey Commercial Docks verfügt hatte, wurden die Wasserflächen als ein besonderer Standortvorteil des Gebietes herausgestellt. Als preiswerte und schnelle Verbindung zur City wurde bereits 1981 die 1987 fertiggestellte Docklands Light Railway angekündigt, die Isle of Dogs wurde durch ein Straßennetz erschlossen. Maßnahmen zur Umkehrung der Besitzverhältnisse im Wohnungsbau wurden getroffen. 1980 waren nur 4% der Wohneinheiten in Privateigentum. In der Auffassung, daß die Ansiedlung des erfolgreichen und wohlhabenden Teils der Gesellschaft die Grundlage für eine erfolgreiche Neubelebung sei, wurde der Wohnungsbau in besonderer Weise forciert und in einem ersten Schritt nördlich der Royal Docks die vom Local Council für council houses vorgesehenen, aber noch nicht bebauten Areale von der LDDC für Eigenheime reklamiert. Weiterhin kündigte die LDDC den STOL-Port²⁵ als neuen citynahen Flughafen an und begann die Verkabelung der Docklands, um zukünftigen Unternehmen den Anschluß an Hochleistungsrechner zu ermöglichen. Schließlich wurden, wo immer möglich, leerstehende Gebäude abgerissen und die freigeräumten Flächen in Hochglanzbroschüren angeboten.

Den für den Grundstücksverkauf notwendigen vertrauensbildenden Kampagnen

²⁴ In den Jahren 1981-1984 wurden – überwiegend in strukturschwachen Altindustrialgebieten – insgesamt 26 Enterprise Zones ausgewiesen; vgl. hierzu M. G. Lloyd, Enterprise Zones: the evaluation of an experiment, in: The Planner, June (1984), S. 23 ff.

²⁵ Short take-off and landing.

kam der wirtschaftliche Aufschwung des Jahres 1983 entgegen, der sich auf dem Immobilienmarkt von Greater London und in der gesamten Südostregion in einer erhöhten Nachfrage nach Grundstücken für eine gewerbliche, insbesondere aber auch für eine Wohnnutzung niederschlug. Hinzu kam, daß die konservierende Planungspolitik innerhalb der City of London größere Bauvorhaben praktisch unmöglich machte. Da es weder in Großbritannien, noch im übrigen Europa eine so große Freifläche gab, die mit derartigen planerischen Möglichkeiten und finanziellen Anreizen ausgestattet war, siedelten sich bereits 1983 die ersten größeren Bürobetriebe in der Enterprise Zone an und begannen damit eine räumliche Struktur aufzubauen, die sich grundsätzlich von allen bisher geplanten Strukturentwicklungen unterschied.

6. Nutzungsstrukturelle und sozio-ökonomische Veränderungen 1981–1993

Das UDA der Docklands wurde in vier Teilräume untergliedert (vgl. Tab. 1), in denen – von den unmittelbaren Themseuferbereichen mit ihrem kleinräumigen Wechsel von Alt- und Neubebauung in unterschiedlicher Nutzung abgesehen – jeweils andere Nutzungsschwerpunkte realisiert wurden (vgl. Abb. 3).

Merkmal	Isle of Dogs/ Poplar	Teilgebiet Wapping	Royal Docks	Surrey Docks Bermondsey	Gesamt
Wohneinheiten					
im Bau	174	80	479	319	1052
fertiggestellt	3055	3322	4283	6052	16 712
davon					
Eigentum	2472	2819	2792	4495	12 578
Teileigentum	22	203	229	131	585
Miete	561	300	1262	1426	3549
Bürofläche (Mio. qm)					
im Bau	0,06	–	–	–	0,06
fertiggestellt	1,01	0,16	0,01	0,17	1,35
Gewerbe- und Geschäftsfläche (Mio. qm)					
im Bau	0,01	0,01	0,03	–	0,05
fertiggestellt	0,34	0,13	0,17	0,20	0,84

Tabelle 1: Strukturelle Veränderungen in den Docklands, 1981–1993 (31.3.)

Quelle: LDDC, Executive Office Database, July 1993.

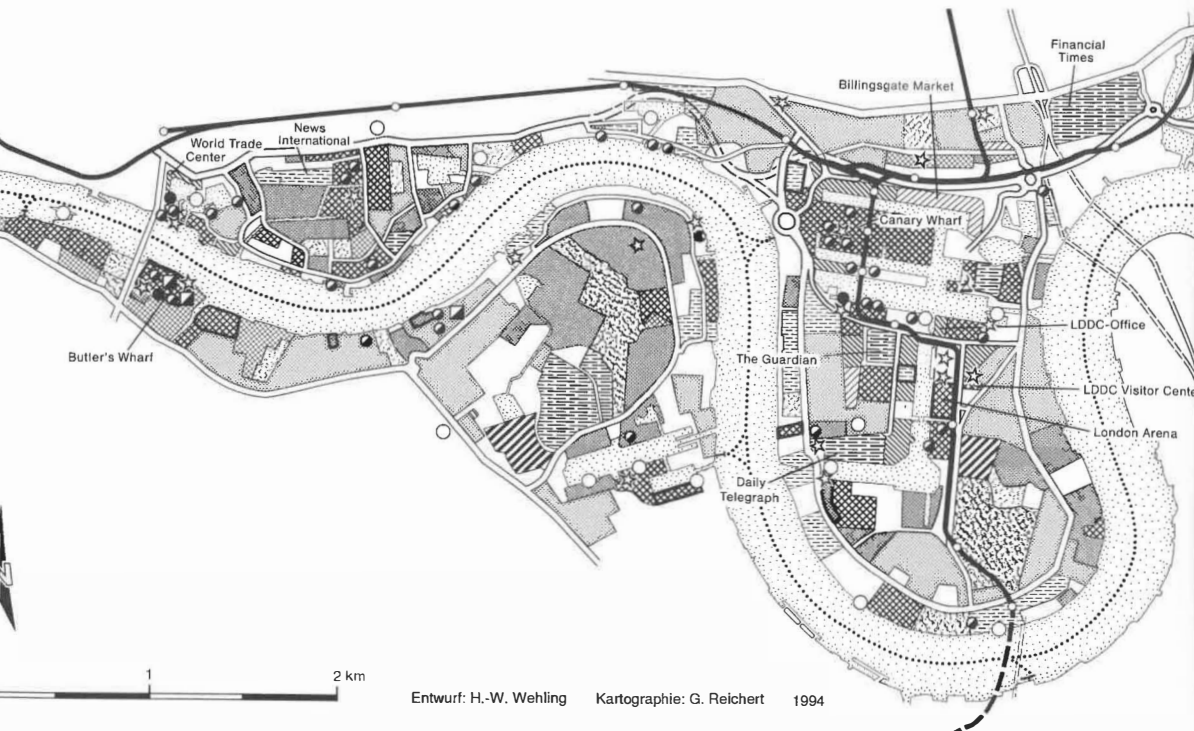
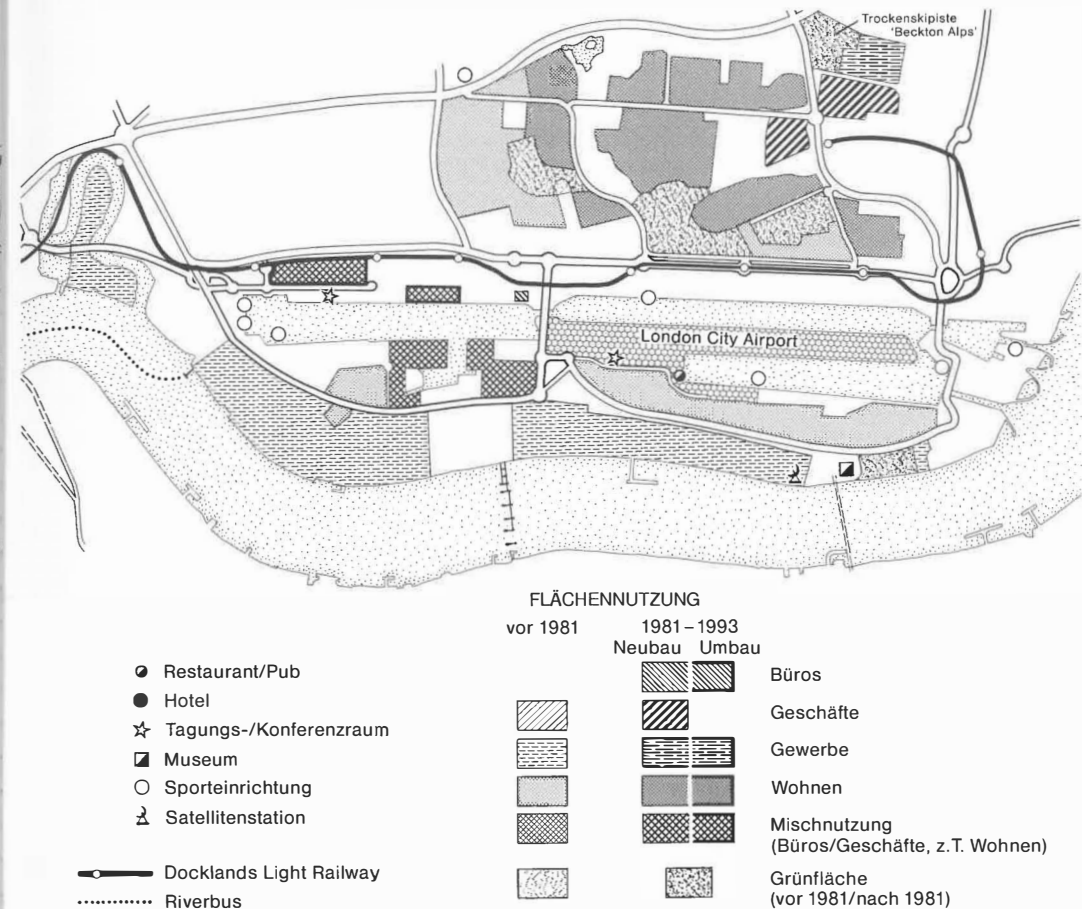


Abb. 3: Flächennutzungen in den London Docklands, 1993. Quelle: Unterlagen der LDDC und eigene Erhebungen

Hinter den Nutzungsänderungen stehen bis 1993 im Verhältnis 1:5,9 £ 1548 Mio. an staatlichen Zuschüssen und £ 9144 Mio. privater Investitionen.²⁶ Diese von der LDDC als Erfolgsergebnis im Sinne des »prime the pump« genannte, günstige Relation wird allerdings von Kritikern durch Abzug der unrentierlichen Kosten für Verkehrsinfrastruktur und EZ-Abschreibungen auf 1:3,5 und damit auf den nationalen Durchschnitt der UDAs relativiert.²⁷

²⁶ London Docklands Development Corporation (LDDC), LDDC Key Facts and Figures to the 31st March 1993, London 1993, S. 2.

²⁷ Docklands Consultative Committee, Urban Development Corporations. Six Years in the London's Docklands, London 1988, S. 33 f.



Die Wohnbebauung, zum Teil eingebettet in alte und neue öffentliche Grünflächen und versorgt durch neue Supermärkte (Isle of Dogs, Surrey Docks, Beckton), konzentriert sich im Gebiet östlich des St. Katherine's Dock in Wapping, in weiten Teilen der ehemaligen Surrey Docks, auf der Isle of Dogs außerhalb der EZ, vor allem aber in Beckton nördlich der Royal Docks. Herzstück der baulichen und wirtschaftlichen Veränderungen des letzten Jahrzehnts ist jedoch die Enterprise Zone. In Gebäuden mit ausschließlicher oder gemischter Nutzung wurden hier 74,8 % der 1,35 Mio. qm Bürofläche und 40,5 % der 0,84 Mio. qm Geschäfts- und Gewerbefläche realisiert, dominiert von dem Gebäudekomplex Canary Wharf.²⁸

²⁸ Vgl. P. Davey, Die Docklands in London. Eine gründlich mißverständene Herausforderung, in: Bauwelt (1988), S. 2070 ff.

Die Ankündigung von Canary Wharf im Jahre 1986 war der wichtigste Schritt in der jüngsten Entwicklung der Docklands. Er markierte den endgültigen Übergang von billig umgestalteten Lagerhäusern und zusammenhanglos errichteten Industriehallen, ausgeführt von Bauträgern, denen (noch) das Vertrauen in die LDDC fehlte, zu einer vorwiegend auf die Büronutzung in architektonisch anspruchsvolleren Gebäuden ausgerichteten Entwicklung. Nachdem sich aus diesem, mit 3 Mio. qm riskanten Unternehmen die erste Gruppe von Finanzierungsunternehmen zurückgezogen hatte, übernahm 1987 das kanadische Unternehmen Olympia & York das Projekt²⁹ und begann bereits 1988 mit dem Bau. Das Projekt Canary Wharf umfaßt nun neben dem von Cesar Pelli entworfenen, 240 m hohen Büroturm 24 bis 26 Gebäude mit insgesamt 3,7 Mio. qm Bürofläche und 229 000 qm Fläche für Geschäfts- und Freizeiteinrichtungen, ausgelegt für insgesamt 60 000 Arbeitsplätze. In einer zweiten Bauphase soll bis 1995/96 unter den Docks ein Parkhaus mit einer Kapazität für 6500 Pkw entstehen.³⁰ Planung und Baubeginn dieses in seinen städtebaulichen und ökonomischen Auswirkungen gesamtstädtischen Projektes fällt in eine Zeit, in der nach der Auflösung des GLC (1986) eine strategische Planungsautorität für ganz London fehlt. Es ist vielmehr Ausdruck des europäischen Bemühens der Zentralregierung, London gegenüber den Konkurrenzstädten Paris und Frankfurt als das europäische Finanzzentrum zu etablieren; der Versuch, die Europäische Bank in Canary Wharf anzusiedeln, scheiterte jedoch.

Der Baubeginn von Canary Wharf hatte mehrere, im Sinne der Ziele der LDDC katalysatorische Effekte. Die Geschwindigkeit, mit der das Projekt auf den Weg gebracht wurde, erhöhte das Vertrauen in die LDDC und zog in schneller Folge weitere Unternehmen in die Docklands. Canary Wharf war gleichsam der Ersatz einer Planungskontrolle, setzte der Baukomplex doch städtebauliche Maßstäbe, die es auch anderen Bauträgern notwendig erscheinen ließ und möglich machte, Plätze, Esplanaden und Promenaden am Wasser anzulegen und sich nicht nur auf die möglichst dichte Bebauung ihrer teuer erworbenen Grundstücke zu beschränken. So entstanden – wenngleich noch immer in einem willkürlichen Stilpluralismus – in der zweiten Hälfte der 80er Jahre eine Reihe von Gebäuden mit keineswegs zweitklassiger Architektur, wie z. B. das von 22 auf zwei Stockwerke absinkende Wohnhochhaus Cascades. Schließlich zeigte die Dimension von Canary Wharf die Unfähigkeit der LDDC-Kritiker, das Bauwerk und seine Auswirkungen – abgesehen von Standardfloskeln – adäquat zu bewerten, zumal sie gleichzeitig die hohe Zahl der möglichen Arbeitsplätze begrüßten.³¹

²⁹ Zu der schnellen Übernahme durch O & Y trug auch bei, daß die LDDC die Grundstücke für £ 16 2000/ha anstelle der damals durchschnittlichen £ 405 000/ha abgab, weil sie sich dieses Prestigeobjekt sichern wollte; vgl. *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 316.

³⁰ *D. Robson*, Canary Wharf, in: *The Planner*, 12 October 1990, S. 8 ff.

³¹ *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 318.

Die überhitzte Konjunktur auf dem Immobilienmarkt der Südostregion führte in den Docklands zu einer immer rascheren baulichen Entwicklung, stellte die LDDC vor immer kurzfristigere Entscheidungen, die den boroughs immer kürzere Beratungs- und Einspruchsfristen bescherte und läßt die LDDC gegenwärtig als Opfer ihres eigenen Erfolgs erscheinen, schuf sie doch zusammen mit der 1990/91 einsetzenden wirtschaftlichen Rezession die gegenwärtige komplexe Infrastrukturkrise in den Docklands. Allseitig anerkannte Felder der Bewertung von Erfolg und Mißerfolg der Entwicklungen des letzten Jahrzehnts sind der Wohnungsbau, die Beschäftigungssituation und die verkehrliche Infrastruktur.

75% der von privaten Unternehmern und Baugesellschaften erstellten Wohneinheiten sind Eigenheime und Eigentumswohnungen; der Anteil liegt damit nicht nur beträchtlich über der Ausgangssituation des Jahres 1981, sondern auch über dem nationalen Durchschnitt von 65%. Noch Mitte der 80er Jahre hatte die LDDC den Versuch gemacht, einen Teil der erstellten Wohneinheiten für die eingesessene Bevölkerung erschwinglich zu halten; gestiegene Grundstücks- und Baukosten im Großraum London, eine allgemein gestiegene Nachfrage und insbesondere eine von den Zuzüglern geäußerte Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Wohnraum machten diese Absicht aber nicht mehr rentabel. Denn auch nach 1990 wurden stärker als erwartet Wohneinheiten verkauft und die Einwohnerzahl der Docklands über die erwarteten Zielgrößen auf 60 760 (1991) erhöht. Gestiegene, teilweise noch durch spekulative Zwischenhändler erhöhte Preise schlossen die eingesessene Bevölkerung weitgehend aus, auch wenn ihnen, wie z. B. in Beckton, ein Vorkaufsrecht eingeräumt wurde.³²

Gerade die Entwicklung in der Enterprise Zone der Isle of Dogs hat zu einer völligen Umkehr der Beschäftigtenstruktur der Docklands geführt (vgl. Tab. 2). Zu den Wachstumsbranchen gehören die Wirtschaftsdienste, Kredit- und Versicherungsunternehmen, die übrigen privaten Dienste, Hotels und Gaststätten sowie nachgeordnet auch Handels- und Reparaturbetriebe; sie stellen 65,7% aller gegenwärtigen Arbeitsplätze. Demgegenüber nahm das verarbeitende Gewerbe in den traditionellen Branchen ab, wenngleich Produktionsbetriebe keineswegs verschwunden sind, im Druckgewerbe sogar Arbeitsplätze auch außerhalb der Zeitungsdruckhäuser entstanden. War 1987 noch die Kritik berechtigt, daß es sich bei der Mehrzahl der neuen Dockland-Arbeitsplätze lediglich um Verlagerungen aus der City handele und insgesamt mehr Arbeitsplätze vernichtet worden seien,³³ so ist bis 1993 ein deutlicher Nettogewinn festzustellen.

³² *A. Coupland* (s. A 15), S. 160.

³³ *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 319.

Wirtschaftsabteilung	Unternehmen			Beschäftigte		
	1981	1992	Veränd. %	1981	1992	Veränd. %
Land- und Forst- wirts., Fischerei	—	3	.	—	28	.
Energie- und Wasserversorgung	9	3	−66,7	645	67	−89,6
Schwerindustrie, chem. Industrie	32	27	−15,6	1 368	1 204	−12,0
Metallindustrie, Fahrzeug- und Maschinenbau	71	30	−57,7	1 130	1 124	−0,5
Sonstige Industrien	98	184	87,8	7 901	8 323	5,3
Baugewerbe	89	80	−10,1	1 964	1 895	−3,5
Handel, Reparatur- dienste, Hotels, Gaststätten	269	738	174,3	4 220	8 398	99,0
Verkehr und Nachrichtendienste	193	208	7,8	5 652	4 177	26,1
Banken, Kredit- und Versicherungsgewerbe, Wirtschaftsdienste	80	550	587,5	1 452	16 358	1026,6
Sonstige Dienstleistungen	168	485	188,7	2 851	7 402	159,6
Gesamt	1009	2308	−128,7	27 183	48 976	80,2

Tabelle 2: Veränderung der Wirtschaftsstruktur in den Docklands, 1981–1992
Quelle: 1992 LDDC Census of Employment.

Innerhalb des wirtschaftlichen Umbruchs der 80er Jahre nahmen das Hotel- und Gaststättengewerbe sowie einige private Dienste wirtschaftlich, infrastrukturell und städtebaulich eine gewisse, sich aber erst in der zweiten Hälfte der 80er Jahre entfaltende Sonderstellung ein. Es wurde deutlich, daß es für ein funktionierendes Geschäftsleben notwendig wurde, bestehende Pubs zu erhalten, Restaurants anzusiedeln und ausreichende Beherbergungskapazitäten zu schaffen. Zum anderen führte der Baufortschritt und die Einrichtung des Visitor Centres zu einem sich ständig verstärkenden Touristenstrom; 1992 besuchten über eine Million Touristen die Docklands, hinzu kamen 200 000 Geschäftsreisende.³⁴ Zur Vermarktung des historischen Erbes wurden für Touristen und Bewohner etliche Museen eingerichtet und durch die sportliche Erschließung der Wasserflächen das Freizeitangebot für weite Teile Londons um

³⁴ LDDC (s. A 26), S. 9.

eine bisher nicht vorhandene Facette bereichert; ähnliches gilt für die »London Arena« und die bereits Ende der 70er Jahre eingerichtete Trockenskipiste »Beckton Alps«.

Das neue Arbeitsplatz- und Wohnungsangebot veränderte die Bevölkerungsstruktur. Der Abwanderung traditioneller Arbeiterschichten stand die Zuwanderung der in der Thatcher-Ära entstandenen neuen Mittelschicht aus dem Großraum London, dem übrigen Großbritannien, aber auch aus dem Ausland gegenüber, wobei vor allem Haushalte ohne Kinder zuzogen. Die Arbeitslosenquote, die seit 1981 zwar immer über dem nationalen Durchschnitt, jedoch zunehmend deutlicher unter den Quoten der Dockland boroughs und von Greater London lag, sank von 24% (1981) auf 10% (1992). 60% der überwiegend weißen Docklandbewohner sind im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 50 Jahren; Konzentrationen ethnischer Minderheiten bestehen lediglich in Wapping und in den council houses der 70er Jahre in Beckton.³⁵ Gerade im Hinblick auf diese neue wohlhabende Bevölkerungsschicht wird der Aufbau kommerziell tragfähiger Freizeit- und Kultureinrichtungen von Seiten des LDDC nicht nur als eine Erweiterung des wirtschaftlichen Spektrums der Docklands, sondern als Notwendigkeit angesehen, um ein interessantes Wohnumfeld zu entwickeln und die neuen Bewohner in den Docklands zu stabilisieren.³⁶

Rückgrat der Verkehrsverbindungen innerhalb der nördlichen Teile der Docklands ist die 21 km lange Docklands Light Railway, die das Gebiet nach Norden mit Stratford, vor allem aber mit der City verbindet – seit 1987 mit dem Tower, seit 1992 mit der Bank. In ihren Aufbau wurden seit 1981 £ 278 Mio. öffentlicher Gelder investiert.³⁷ Desweiteren bestehen in den Surrey Docks und in Wapping Anschlüsse an das U-Bahn-Netz sowie entlang der Nordgrenze des Gebietes an British Rail. Der Nahverkehr wird ergänzt durch Buslinien von Waterloo und London Bridge, durch einen privaten Minibus-Service innerhalb der Docklands sowie durch zwei Riverbus-Linien, die Chelsea und Greenwich bzw. Charing Cross und die Royal Docks miteinander verbinden. Ausgehend von der nördlichen Tangente der A 13, wurden mit einem Kostenaufwand von £ 572 Mio. der insgesamt 6 km lange »Highway« gebaut (vgl. Abb. 4) sowie 81 km Erschließungsstraßen für die Neubebauungen auf den ehemals abgeräumten Flächen. National und übernational sind die Docklands seit 1987 über den London City Airport angebunden, auf dessen 762 m langer Landebahn kleine Maschinen (46 Sitze) mit einer Reichweite von etwa 650 km landen können; 1992/93 wurden 204169 Passagiere abgefertigt.³⁸

³⁵ Ebda., S. 9.
³⁶ London Docklands Development Corporation (LDDC), Leisure, Arts and Tourism Briefing, London 1993.
³⁷ LDDC (s. A 26), S. 10.
³⁸ Ebda., S. 11.

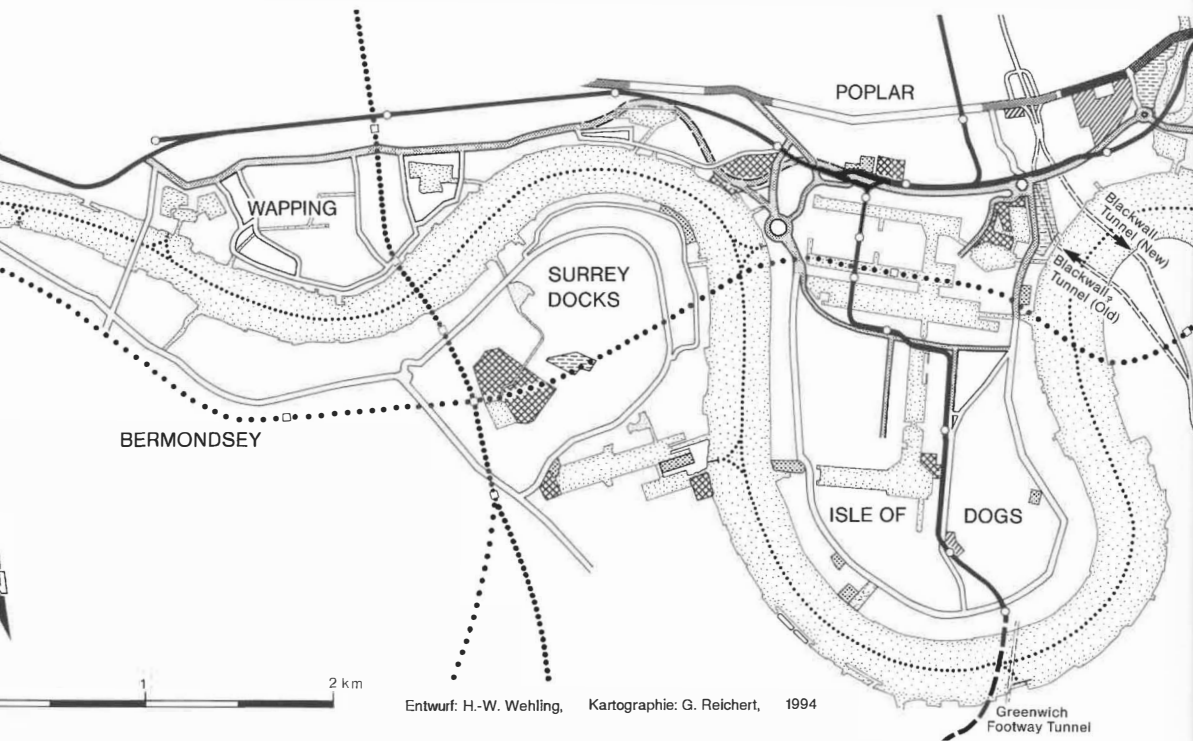
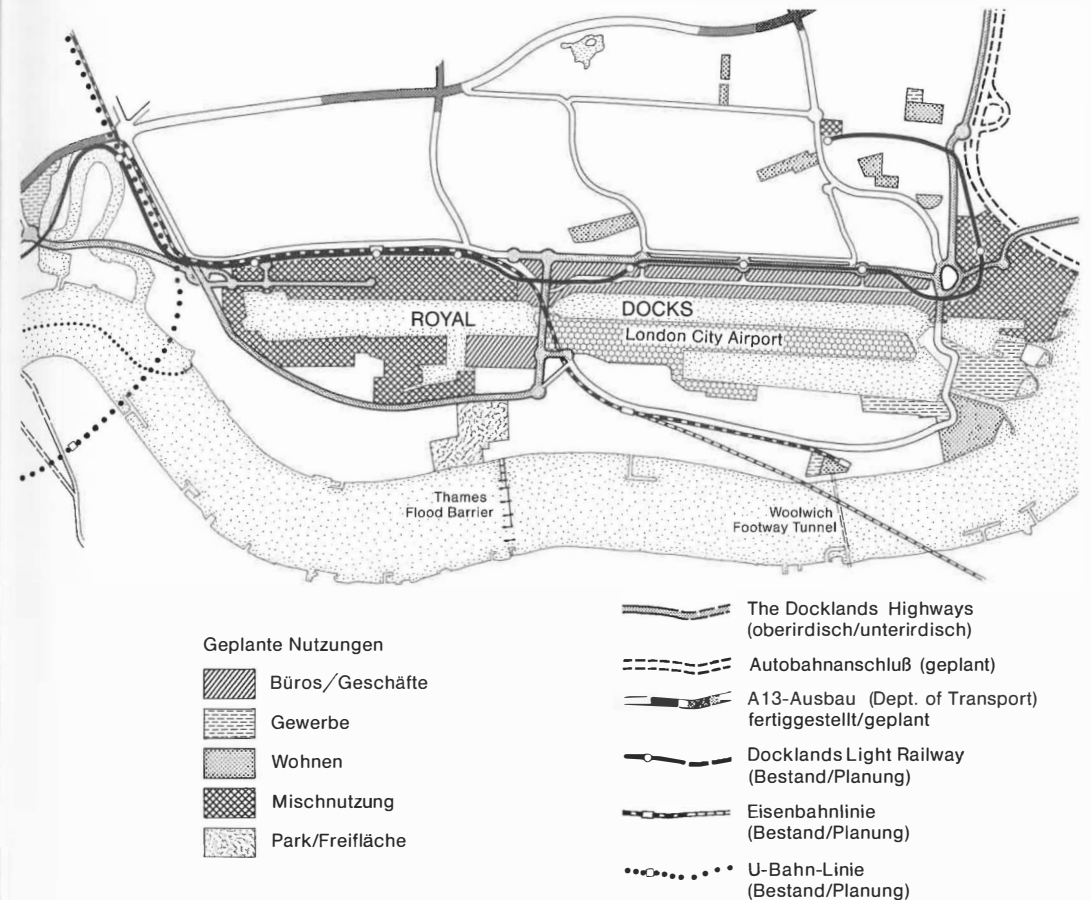


Abb. 4: Gegenwärtige Verkehrs- und Flächenplanungen. Quelle: LDDC (s. A 39)

7. Probleme und Zielsetzungen zukünftiger Planungen

Das wirtschaftliche Schicksal der Docklands ist verbunden mit der wirtschaftlichen Entwicklung Londons und der Südostregion. Diese hat jedoch gegenwärtig die Hauptlast der Rezession zu tragen. Das politische Schicksal der LDDC, die sich seit Beginn der 90er Jahre rezessionsbedingt einem Rückgang der staatlichen Zuschüsse und der Einkünfte aus Grundstücksverkäufen gegenüber sieht,³⁹ wird davon abhängen, inwie-

³⁹ London Docklands Development Corporation (LDDC), Corporate Plan 1993, London 1993, S. 13.



weit es ihr gelingt, ihre soziale Akzeptanz zu verbessern, nachdem Kritik an der grundsätzlichen Vernachlässigung der Interessen der betroffenen boroughs, die von dem beabsichtigten »trickle down«-Effekt bisher wenig gespürt haben, nicht mehr nur von den entsprechenden Local Councils, sondern auch im Oberhaus und in konservativen Unterhausausschüssen geäußert wird.

Wenngleich die vielseitige und höchste,⁴⁰ in Teilen durchaus berechtigte Kritik an

⁴⁰ »The monstrous Canary Wharf... is a monument of the wrong thinking of the 1960s, but built in the 1980s... It is the size and density of Canary Wharf that has caused such a stir, and the impact it will have on the London skyline«; Charles, Prince of Wales, A Vision of Britain: A Personal View of Architecture. London / New York 1989, S. 54f.

der städtebaulichen Wirkung von Canary Wharf bleibt, so ist dieses Projekt doch insbesondere zu einem wirtschaftlichen Faktum geworden. Es muß vollendet und vollständig vermietet werden, denn Halbheiten ziehen keine internationalen Firmen an. Seit 1990 gefährdet jedoch gerade die mangelnde Abstimmung zwischen der baulichen Entwicklung und der verkehrlichen Anbindung der Docklands die Entwicklungschancen. Wie dringlich dieses Problem ist, mag die Tatsache verdeutlichen, daß die westliche Verlängerung der DLR von Olympia & York mit £ 80 Mio. bezuschußt wurde. Die DLR war nur bis zur Fertigstellung der ersten Bauphase von Canary Wharf ein adäquates öffentliches Verkehrsmittel; so stehen bereits heute einer maximalen Transportkapazität von 6600 Personen/Std. täglich 25 000 Pendler gegenüber. Die Verpflichtung von Olympia & York zu einem Zuschuß von £ 400 Mio. zur Verlängerung der U-Bahn-Linie (Jubilee Line) von Westminster und Waterloo durch die Isle of Dogs erbrachte die Zustimmung der Zentralregierung zu diesem Projekt, um die sich das GLC und das DJC jahrelang vergeblich bemüht hatten.

Diese U-Bahn-Linie ist der wichtigste Teil der Verkehrsplanung, die wiederum das Kernstück des gegenwärtigen Entwicklungsplanes ist (vgl. Abb. 4). Hinzu treten eine Verlängerung der DLR und der Eisenbahnlinie über die Themse sowie ein Autobahnzubringer östlich der Royal Docks, um den Kanaltunnel in 90 Minuten zu erreichen; über eine Bahnstrecke, die weiter nördlich zum Bahnhof King's Cross führen wird, soll diese Entfernung in 50 Minuten zurückgelegt werden können. Diese deutlich verbesserten Verkehrsanschlüsse sind nur durch weitere staatliche Investitionen zu erreichen. Somit erzwingt die bisherige Entwicklung eine Fortsetzung des »priming the pump« und die weitere Konzentration der LDDC auf die reine physische »Regeneration« des Gebietes, um sowohl die Isle of Dogs zu einem wirtschaftlichen Erfolg zu führen, als auch die Royal Docks für Investitionen zu öffnen.

Im Gegensatz zur Isle of Dogs verkaufte die LDDC hier die Grundstücke in drei größeren Abschnitten, um eine bessere städtebauliche Geschlossenheit zu erreichen. Neben gemischter Büro- und Geschäftsnutzung sind ein Ausstellungszentrum und ein urban village geplant.⁴¹

Mit dem Versuch der Regierung unter John Major, eine größere Bürgernähe zu erreichen, und dem Auswechseln der Führungsspitze der LDDC zeigt diese auch eine größere Kooperationsbereitschaft mit den Dockland boroughs und auf Weisung der Zentralregierung eine stärkere Neigung zu strategischen Entscheidungen. Um den bei Gründung propagierten »trickle down«-Effekt zu beschleunigen, wurde aus den Erlösen der Grundstücksverkäufe das Community Service Department gegründet, das sich verstärkt um Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für die nicht oder unzureichend ausgebildeten Einwohner der Docklands bemüht; denn eine umfassende Regeneration der Docklands zu einem lebensfähigen Stadtteil wird auch Arbeitsplätze und Be-

⁴¹ LDDC (s. A 39), S. 15.

wohner unterer Lohngruppen beinhalten müssen. Um diese dauerhaft in den Docklands zu halten, wurde in Beckton der Versuch gemacht, in public/private-partnership ein preiswertes Wohnprojekt zu realisieren. Da sich jedoch kein privater Investor fand, war die LDDC gezwungen, ausschließlich eigene, d. h. öffentliche Mittel einzusetzen.⁴²

Die Kontroversen der Vergangenheit um die LDDC und die von ihr in Gang gesetzten Entwicklungen sowie der gegenwärtige Stillstand haben die Diskussion wieder aufleben lassen, ob UDCs das geeignete Planungsinstrument für die Regeneration alter Industrie- und Gewerbegebiete sind. Die London Docklands haben gezeigt, daß eine nur auf einen Zweck, den Verkauf aufbereiteter Grundstücke, ausgerichtete UDC in zehn Jahren mehr erreichen kann als traditionelle Planungsinstitutionen in 30 Jahren. Aber gerade die Verengung auf die physische Regeneration macht den Erfolg zweifelhaft. Denn es sind in gleicher Weise größere Investitionen in die öffentliche und soziale Infrastruktur notwendig, da Dienstleistungsarbeitskräfte in einem steril regenerierten Gebiet nur schwer zu halten sein werden.⁴³ Die 1986/87 in Mittellengland eingesetzten UDCs haben aufgrund eines breiteren Auftrages und in Kooperation mit den Kommunen durchaus beachtliche Erfolge erzielt. Diese Tatsache darf jedoch nicht außeracht lassen, daß zum einen diese UDCs der zweiten Generation gerade auf die Erfahrungen aus den Docklands zurückgreifen können und daß die neuen UDAs weder die Größe, noch die herausgehobene Lage der Docklands haben, die diese seit einem Jahrzehnt zu einem prestigeträchtigen Prüfstein für politisch motivierte Planungsmethoden haben werden lassen. Die in diesem Jahrzehnt eingeleitete Entwicklung von einer ökonomisch unattraktiven Gewerbebrache zu einem hochkarätigen Finanz- und Dienstleistungsstandort hat in ihrer Größenordnung mittlerweile direkte Auswirkungen auf die City of London. Die Docklands sind nicht länger mehr ihr Ergänzungs- und Ausweichstandort, sondern sie sind zu ihrem Konkurrenzstandort geworden. Ein Überangebot an Bürofläche in den Docklands würde zu einem Preisverfall in der City führen. Die Docklands müssen daher aus eigener Kraft von einem neuen Aufschwung profitieren. Der gegenwärtige Entwicklungsstillstand erlaubt es, die Konzeptionen neu zu überdenken, damit das bisher Erreichte zu einer substantiellen und dauerhaften städtebaulichen und wirtschaftlichen Qualität und aus der Gewerbebrache der 70er Jahre nicht die Dienstleistungsbrache der 90er Jahre wird.

⁴² T. Oc & St. Tiesdell (s. A 21), S. 324.

⁴³ Ebda., S. 328.

Axel Priebs

Nutzungswandel in innenstadtnahen Hafenbereichen

Das Beispiel Oslo

1. Einführung

Die Strukturumbrüche in den innenstadtnahen Hafenbereichen haben sich zu einer Herausforderung ersten Ranges für Politik und Planung der Seehafenstädte entwickelt. Diese wurden in den letzten Jahrzehnten von tiefgreifenden logistischen Veränderungen und technischen Innovationen im Seeverkehr erfaßt, wobei in erster Linie der Siegeszug des Containers seit den 60er Jahren zu nennen ist. Hinzu kam in den westlichen Schiffbaunationen ein dramatischer Niedergang der Werftindustrie, der zahlreiche traditionsreiche Werften zur Aufgabe zwang und erhebliche arbeitsmarktpolitische und soziale Probleme mit sich brachte. Die Stadtplanung muß jedoch auch die Chancen sehen, die im Rückzug hafenorientierter Flächennutzungen liegen. Sie erhält die Möglichkeit, die Innenstädte wieder stärker auf das Wasser hin zu orientieren und entlang der Uferfront die Voraussetzungen für die Schaffung dringend benötigter Wohnungen, neuer Arbeitsplätze und attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten für erholungssuchende Einheimische und Touristen gleichermaßen zu schaffen. Der vorliegende Aufsatz hat das Ziel, die spezifische Ausformung dieser Herausforderung für die Stadt Oslo näher zu untersuchen und gleichzeitig die dort gefundenen Lösungen zu diskutieren.

2. Die historische Entwicklung des Osloer Hafens

Die historische Entwicklung der Stadt Oslo ist vorrangig geprägt durch ihre geographische Lage im Herzen einer der fruchtbarsten und dichtest bevölkerten Landschaften Norwegens sowie am Nordende des Oslofjordes. Handel und Seefahrt waren mithin schon früh tragende wirtschaftliche Säulen Oslos, das im Jahr 1050 Stadtrechte erhielt. Einen entscheidenden Einschnitt der Stadtgeschichte stellte der große Brand des Jahres 1624 dar. König Christian IV beschloß, die völlig niedergebrannte Stadt nicht an der gleichen Stelle wiederaufbauen zu lassen. Stattdessen entstand auf der westlichen Seite der Bjørvika, im Schutz der im 14. Jahrhundert gebauten Festung Akershus, das »neue« Oslo mit dem renaissancetypischen schachbrettartigen Straßennetz, das bis zum Jahr 1924 den Namen Christiania trug. Nach der Verlagerung der Stadt wurde auch ein neuer Hafen auf dieser Seite der Bjørvika angelegt. Insbeson-

dere im 18. Jahrhundert wurden im Inneren dieser Bucht durch Auffüllungen große Landflächen gewonnen und neue Kais angelegt.¹

Mit der Gründung der ersten Textil- und Maschinenfabriken wurde Oslo um 1840 von der Industrialisierung erfaßt. Räumliche Leitlinie der Industrialisierung war das Tal der in die Bjørvika mündenden Akerselv, das insbesondere wegen der energiespendenden Wasserfälle schnell zum größten Industriegebiet des Landes wurde. Seit 1857 war auf einem aufgefüllten Areal der inneren Bjørvika eine Schiffswerft (Nylands verksted) beheimatet. Die Fertigstellung der ersten Eisenbahn im Jahr 1854 stärkte die Position der damals bereits über 50 000 Einwohner zählenden Stadt als Verkehrsknoten. Die wirtschaftliche Entwicklung machte auch eine Erweiterung des Hafens erforderlich. Konzentrierten sich die Hafenfunktionen bis dahin ausschließlich auf die Bjørvika, dehnten sich diese Mitte des 19. Jahrhunderts weiter in die östlich gelegene Bispevika (damals Oslobukta) aus. Darüber hinaus fand auch die westlich von Akershus gelegene Pipervika das Interesse der Hafenverwaltung, die hier Anlegebrücken für die Fjorddampfer baute. Die Industrialisierung der Pipervika setzte im Jahre 1854 ein, als »Akers mekaniske verksted« ihren Standort von der Akerselv nach Nyland Vest verlagerte, um sich im Schiffbau zu engagieren. 1880 wurde die Thingvallabrygge in Betrieb genommen; sie erhielt ihren Namen von der Schifflinie, die Oslo mit Island und später auch mit Nordamerika verband. Seit 1889 wurde durch Spreng- und Auffüllungsarbeiten der Hafenbau auf der Westseite der Festung Akershus, im heutigen Bereich Akershusstrand, vorangetrieben.

Nach der Jahrhundertwende erfolgte der Ausbau der Hafenanlagen in verstärktem Tempo. Es entstanden die Kaianlagen an der Spitze der Akershus-Halbinsel, insbesondere die Vippetangbrygge mit dem Fischereihafen. Gleichzeitig wurde dieser Bereich durch die 1907 fertiggestellte Hafenbahn an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Hafenbahn, die südlich um das Festungsgelände herumgeführt wurde, jedoch auf einem kürzeren Stück durch einen Tunnel geführt werden mußte, bildete bis 1980 die einzige Schienenverbindung zwischen den Kopfbahnhöfen Oslo-West und Oslo-Ost. Zwischen 1909 und 1919 entstanden die Anleger auf der Westseite der Festung Akershus, womit diese halbkreisförmig von Bahn- und Hafenanlagen umgeben war. Ganz besonders intensiv wurde jedoch der östliche Hafenbereich ausgebaut. Schnell expandierte der Hafen über den Bereich der Bispevika hinaus, um sich entlang der Fjordküste in südöstlicher Richtung auszudehnen. Ein Projekt von gewaltiger Dimension stellte die Einbeziehung der Insel Sjurtsøya dar. Diese Insel war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Sommerhäusern bebaut worden und hatte sich zu einem beliebten Naherholungsgebiet entwickelt, das mit Ausflugsschiffen zu erreichen war. Da man dieser Insel in einem 1915 durchgeführten internationalen Hafenwettbewerb

¹ Die historischen Darstellungen in diesem Kapitel beruhen zum großen Teil auf: O. Brovold, Kjenn din havn, Oslo 1993.

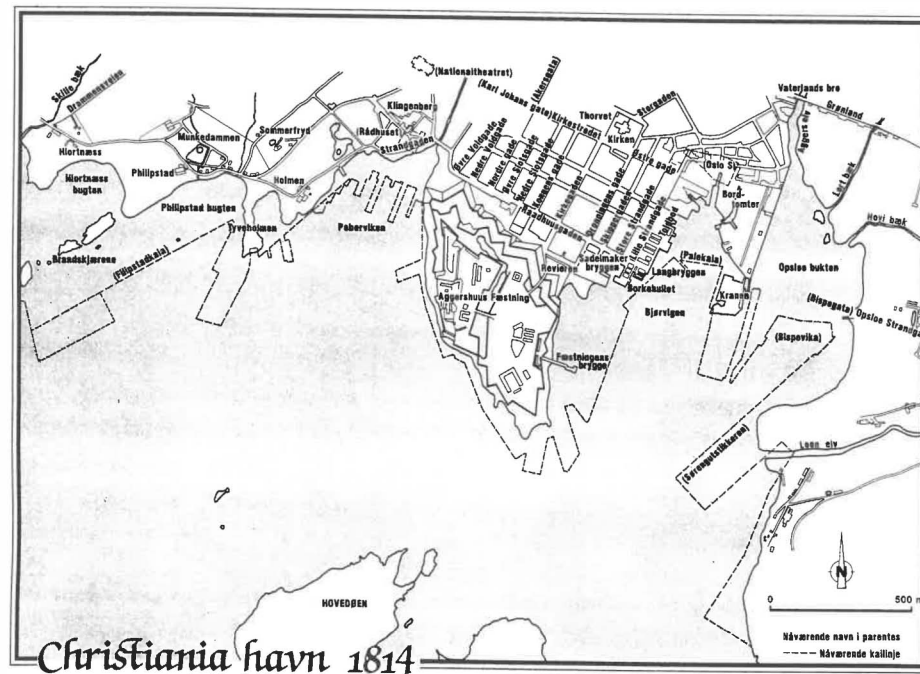


Abb. 1: Veränderungen der Uferlinie im zentralen Bereich der Stadt Oslo seit 1814. Karte aus dem Jahr 1814, gestrichelt dargestellt ist die heutige Uferlinie. Quelle: Oslo Havnevesen/Odd Brovold 1993.

eine zentrale Rolle beimaß, wurde sie im Jahre 1920 auf Kosten des Hafens von der Stadt aufgekauft. Zwischen 1921 und 1934 wurde der Charakter der Insel durch gewaltige Sprengungen völlig verändert. 900 000 m³ festes Material mußte gesprengt werden, bevor die Insel planiert und landfest gemacht werden konnte; erst im Jahr 1970 wurde der Ausbau der Hafenanlagen mit der Inbetriebnahme des Ölhafens abgeschlossen.

Die Hafenentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg war auch in Oslo geprägt durch weitgehende logistische und transporttechnische Neuerungen. Sorgte schon die verstärkte Abfertigung ganzer Sattelschlepper bzw. der Einzug des Roll-on-roll-off-Verkehrs für deutliche Veränderungen des Umschlaggeschäfts, setzte sich seit Mitte der 60er Jahre der Containertransport weltweit durch, was zu revolutionären Veränderungen in den Betriebsabläufen auch im Hafen von Oslo führte. Wurden um 1960 noch rund 800 Arbeiter auf den Kais benötigt, um den damaligen Jahresumschlag von 3,5 Mio t zu bewältigen, sind es gegenwärtig bei ca. 5,4 Mio t nur noch 100 Arbeiter. Die Zahl der Kai- und Mobilkräne ging seit 1958 von 119 auf heute 27 zurück.²

² O. Brovold (s. A 1), S. 9.

Durch die neuen Umschlagtechniken verkürzten sich die Liegezeiten der Schiffe drastisch. Dadurch reduzierte sich zwar die Zahl der benötigten Kailiegeplätze, der landseitige Flächenbedarf für die Aufstellung und Behandlung der Container stieg jedoch erheblich. Im Gegensatz zu vielen anderen Seehafenstädten, in denen der Umschlag deswegen weitgehend aus den innenstadtnahen Bereichen zu weit außerhalb der Städte gelegenen Containerterminals wanderte und sich die traditionell enge funktionale Verflechtung von Stadt und Hafen lockerte, wurden in Oslo auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht nur in zentrumsferneren Bereichen, sondern auch weiterhin im zentralen Stadtbereich, vorrangig durch Auffüllungen und Modernisierung alter Anlagen, neue Kai- und Umschlaganlagen geschaffen. Im zentrumsnäheren Bereich sind die Ausbauarbeiten in den Bereichen Filipstad (1945–1957), Bjørvika (1957–1960), Sørenga (1961–1971) und schließlich Revierhavna (seit den 80er Jahren) zu nennen. Allerdings vollzog sich auch in Oslo der Rückzug der intensiven Hafennutzung aus einigen innenstadtnahen Bereichen, so aus der Pipervika (mit Ausnahme des Kreuzfahrtterminals im Sommerhalbjahr) und der inneren Bjørvika.

3. »Die Stadt und der Fjord« – Ansätze einer neuen Planungskultur

Charakteristisch für die Stadt Oslo ist, daß sie sich aufgrund der topographischen Lage in einem Halbkessel über weite Strecken an den Fjorderändern entlangzieht. Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt wurde, führte die wirtschaftliche Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch dazu, daß der unmittelbare Uferbereich immer stärker durch Industrie- und Hafenanlagen vereinnahmt wurde und damit der Öffentlichkeit kaum noch zugänglich war. Außerdem zwang die Topographie die Verkehrsplaner in Oslo stärker noch als in anderen Hafenstädten dazu, auch die durchgehenden Verkehrsbänder entlang der Uferlinie zu legen, da dort die günstigsten Trassierungsbedingungen gegeben waren. Besonders die Fernstraße E18 stellt bis heute ein Problem der Stadt- und Verkehrsplanung dar, da auf ihr der gesamte überregionale Ost-West-Straßenfernverkehr durch Oslo geleitet wird.

Betrachtet man den innenstadtnahen Teil des Oslo-Fjords, wie er sich Ende der 70er Jahre darstellte, so wird deutlich, daß Stadt und Fjord durch eine fast ununterbrochene Barriere voneinander getrennt waren. So dehnten sich westlich des Stadtzentrums die Hafenanlagen von Filipstad/Hjortnes mit den dahinterliegenden ausgedehnten Gleisanlagen sowie der E18 aus; in unmittelbarer Nachbarschaft des Rathauses fanden sich die Werftanlagen von Nyland Vest, der Westbahnhof sowie verschiedene Hafenfunktionen. Der Rathausplatz selbst stellte sich im wesentlichen als stark befahrener Verkehrsknoten dar, auf dem der E-18-Durchgangsverkehr auf den innerstädtischen Verkehr traf. Östlich an den Rathausplatz umschloß das stark frequentierte Verkehrsband von E18 und Hafenbahn die Akershus-Halbinsel, vorgelagert waren Hafenbereiche mit Kreuzfahrtskai, Hafenverwaltung, Fischhalle und Fährterminals. Im

Osten schlossen sich intensiv genutzte Kaianlagen im Revierhavna und in der Bispevika an, von der Stadt wiederum getrennt durch die großzügigen Gleisanlagen des Ostbahnhofs und die E 18.

Da der Fjord damit nur an wenigen Stellen öffentlich zugänglich war und sich die Freizeit- und Fremdenverkehrsnutzung im wesentlichen auf die Anleger der Fjord- und Kreuzfahrtschiffe konzentrierte, verstärkte sich Ende der 70er Jahre die Diskussion um die Frage, wie diese Barriere zwischen Stadt und Fjord aufgebrochen werden könnte. Diese Diskussion wurde genährt durch eine Reihe sich anbahnender Entwicklungen im Industrie- und Verkehrsbereich. Nachdem schon 1972 die in der Bjørvika gelegene Werft ihren Betrieb eingestellt hatte, zeichnete sich auch die Einstellung des Werftbetriebes auf Nyland Vest deutlich ab; ebenso war die Aufgabe des Kopfbahnhofes Oslo-West wegen der damals im Bau befindlichen und im Jahr 1980 fertiggestellten unterirdischen Ost-West-Bahnverbindung zu erwarten. Die Hafenverwaltung stand vor der Situation, angesichts der geänderten transporttechnologischen und logistischen Rahmenbedingungen ihre betrieblichen Abläufe und Flächendispositionen neu zu überdenken.³ Zudem reifte mehr und mehr der politische Wille, den Rathausplatz und damit das zentrale Oslo überhaupt durch einen Tunnelbau vom Durchgangsverkehr der E 18 zu befreien.

Es ist das Verdienst der in der Stadtgestaltung engagierten privaten Vereinigung »Oslo Byes Vel«, in dieser Situation die Initiative zur Durchführung eines Ideenwettbewerbs zur Umgestaltung der zentralen Uferbereiche ergriffen zu haben. Ausgelobt wurde in den Jahren 1982/83 ein nordeuropäischer Architektenwettbewerb unter dem Titel »Die Stadt und der Fjord – Oslo im Jahr 2000«, der auf große Resonanz stieß. Die Stadt Oslo, die – mit Ausnahme des Stadtplanungsamtes – diesem Vorhaben anfangs eher zurückhaltend gegenüberstand, konnte für die Mitwirkung in der Jury und die Geschäftsführung des Wettbewerbs gewonnen werden. Die immerhin 189 im Wettbewerb vorgeschlagenen Projekte zeigten deutlich, daß es durchaus interessante Potentiale zur Umnutzung und Aufwertung der zentralen Uferbereiche gab. Da es nun galt, die von »Oslo Byes Vel« entfachte öffentliche Diskussion auch in konkretes Verwaltungshandeln umzusetzen, wurde Anfang 1984 unter Vorsitz der Stadt Oslo eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, der die betroffenen kommunalen, staatlichen und privaten Institutionen angehörten.

Der Wettbewerb und die Einrichtung der Arbeitsgruppe sind als erste Schritte eines interessanten und auch außerhalb Norwegens beachteten diskursiven Planungsansatzes zu sehen, der dort als Verhandlungsplanung bezeichnet wird.⁴ Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch ein Stadtratsbeschluß vom 26. Juni 1985, der Stadt-

³ T. Glad, Byen og havnen. Alternativ bruk av havneområder, Vorlesungsmanuskript Norske Sivilingeniørers Forening, Stavanger 1989, S. 2.

⁴ A. Gaardmand, Norsk forhandlingsplanlægning, in: Byplan 39 (1987), S. 198 f.

planung und Hafenverwaltung in die Pflicht nahm, eine untereinander abgestimmte Planung für die zentralen Hafenbereiche vorzulegen. Die Stadtplanung wurde in diesem Sinne beauftragt, die Ergebnisse des Architektenwettbewerbes weiter zu verarbeiten, während die Hafenplanung ihren bereits vorgelegten Entwurf eines Hafenentwicklungsplanes zu überarbeiten hatte. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die vormals selbständige Hafenverwaltung durch ein Gesetz aus dem Jahr 1984 zum Jahresbeginn 1986 dem Stadtrat unterstellt wurde, was dessen Einfluß auf die Hafenpolitik sichert. Der Stadtrat setzte im übrigen mit seinem Beschluß auch eine Reihe von Eckpunkten; unter anderem wurde für einzelne Gebiete der Erhalt der Hafennutzung (Filipstad/Hjortnes) bzw. deren Aufgabe zugunsten der Stadtentwicklung (Tjuvholmen) festgeschrieben – letzteres freilich nur unter der Voraussetzung, daß entsprechende Ersatzflächen für die Hafennutzung bereitgestellt würden.

Durch den Stadtratsbeschluß waren Stadtplanungsamt und Hafenverwaltung darauf angewiesen, in intensiven Verhandlungen auf einen Konsens in den Fragen der zukünftigen Nutzung der zentralen Hafenbereiche hinzuarbeiten. Dabei ging es über die Eckdaten des Stadtrates hinaus um die Frage, welche Flächen zukünftig für die allgemeine Stadtentwicklung geöffnet werden könnten und wo die Hafennutzung weiterhin Vorrang behalten sollte. Schritt für Schritt wurden strittige Fragen einer Lösung zugeführt. Tatsächlich gelang es den beiden Verwaltungen, schon im April 1986 den weitgehend abgestimmten Entwurf eines Teil-Flächennutzungsplans⁵ für die zentrale Uferfront (»Oslos sentrale sjøside«) in das Anhörungsverfahren zu geben. Auch in der Phase bis zur Stadtratsvorlage wurden die Verhandlungen zwischen dem Stadtplanungsamt und der Hafenverwaltung in einer Reihe von Einzelfragen intensiv weitergeführt. Im Mai 1987 konnte dem Stadtrat der in Details abgewandelte, in seinen Grundzügen jedoch weitgehend unveränderte Planentwurf zur politischen Beratung vorgelegt werden, außerdem ein gemeinsamer Vermerk der Leiter des Stadtplanungsamtes und der Hafenverwaltung, in dem der verbliebene Dissens bezüglich zweier kleinerer Teilflächen dargelegt wurde. Auch wenn ein derartig konstruktiver Umgang zwischen Fachverwaltungen mit unterschiedlichen Interessenlagen wünschenswert ist, stellt er bekanntlich in der Praxis nicht unbedingt den Regelfall dar; in vielen Hafenstädten wird zwischen Hafenverwaltung und Stadtplanung sogar ein zum Teil sehr heftiger Kampf um die Verfügungsgewalt über Flächen am Wasser geführt. Vor diesem Hintergrund fand der in Oslo gefundene Weg weite Beachtung; insbesondere dänische Fachleute gratulierten der Stadt, den klassischen Konflikt zwischen Hafennutzung und Stadtentwicklung durch eine neue Planungskultur abgelöst zu haben.⁶

⁵ Bei der Teil-Flächennutzung handelt es sich um ein Planungsinstrument, das von seiner Rechtswirkung her mit einem deutschen Flächennutzungsplan vergleichbar ist, sich allerdings in seinem Geltungsbereich nur auf einen Ausschnitt des Stadtgebietes erstreckt.

⁶ A. V. Olesen, Skibe skal sejle, in: Byplan 39 (1987), S. 190 ff. und N. Østergård, Tillykke Oslo, in: Byplan 38 (1986), S. 150 ff.



Abb. 2: Planentwurf zur Flächennutzung an der zentralen Uferfront. Quelle: Oslo kommune 1987. B = Baugebiet, Stadtentwicklung bzw. Freifläche; B 10 = Verkehrs-/Baufläche; H = Hafengebiet; T = Terminal und Bahnanlagen; V = Geschütztes Gebiet, Kulturdenkmal; S = Wasserfläche.

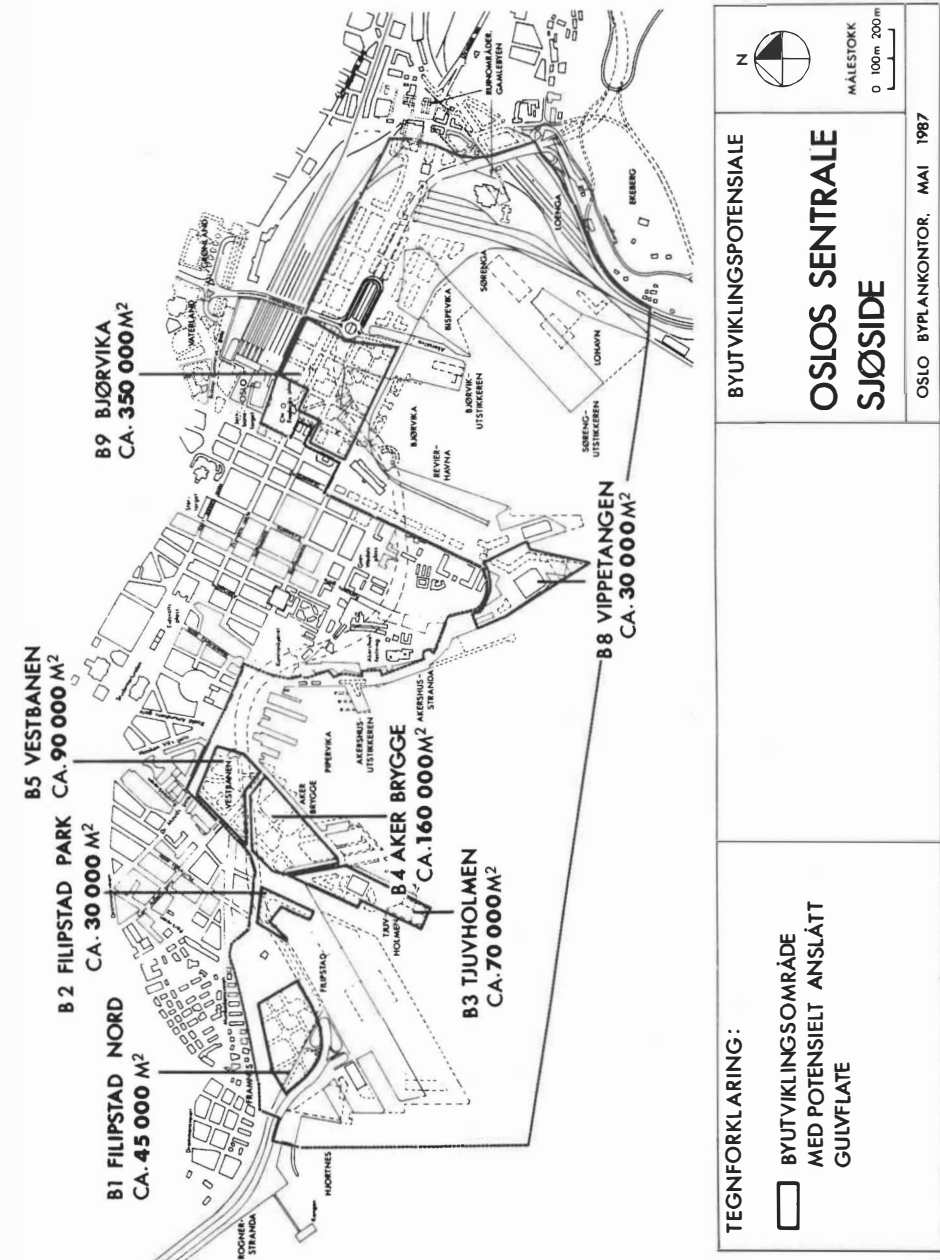


Abb. 3: Stadtentwicklungspotentiale an der zentralen Uferfront der Stadt Oslo. Quelle: Oslo kommune 1987. Dargestellt sind die Stadtentwicklungsflächen mit der veranschlagten potentiellen Geschossfläche.

Im Planentwurf 1987 wurde in den zentral gelegenen Uferbereichen, insbesondere auf dem bisherigen Werftgelände Nyland Vest mit den benachbarten Hafen- und Gleisbereichen auf Tjuvholmen und Teilen von Filipstad sowie in den Bereichen Vipetangen und Bjørvika die Möglichkeit für den Bau von insgesamt rund 800 000 qm Geschoßfläche (Abbildung 3) in unterschiedlich verdichteter Bauweise geschaffen. Dagegen wurde die Hafennutzung im zentralen Uferbereich auf ein westlich der Festung Akershus gelegenes Gebiet (Filipstad) sowie zwei östlich der Festung gelegene und durch eine hafeneigene Straße zu verbindende Gebiete (Revierhavna und Bispevika/Sørenga) konzentriert; diese Gebiete sollten jedoch durch Auffüllungen vergrößert werden. Wegen der hierfür erforderlichen Investitionen wurde der Hafenverwaltung in Aussicht gestellt, einen Teil der Einnahmen aus dem beabsichtigten Grundstücksverkauf in Form von Zuschüssen zur Hafenentwicklung zu bekommen.

In der sich anschließenden politischen Diskussion trat der vereinbarte Konsens von Stadt- und Hafenplanung teilweise in den Hintergrund. Mit dem Argument, daß die Auffüllung neuer Hafenflächen – trotz der in Aussicht gestellten Zuschüsse – zu teuer würde, forderte die Hafenverwaltung stattdessen die Beibehaltung der Hafennutzung im Bereich Tjuvholmen.⁷ Zwar entsprach eine solche Nutzung nicht dem Stadtratsbeschluß von 1985, doch hatte die Kommunalwahl im September 1987 eine neue Zusammensetzung des Stadtrates gebracht, wodurch die Hafenverwaltung mit ihrer Argumentation stärkeres Gehör fand. In der entscheidenden Beratung des Planentwurfs im Mai 1988 wurde die Hafennutzung im Bereich Tjuvholmen trotz dessen direkter Nachbarschaft zum weit vorangeschrittenen Entwicklungsprojekt Aker Brygge festgeschrieben. Der gesamte westliche Teil des Plangebietes wurde sogar gänzlich aus der Beschlußfassung herausgenommen, so daß sich der rechtskräftige Teil-Flächennutzungsplan »Oslos sentrale sjøside« nicht mehr auf die Hafen- und Bahngelände westlich des alten Werftgeländes bezieht.

Obwohl die politische Behandlung des Planentwurfes und der anschließende Stadtratsbeschluß deutlich machen, daß auch in Oslo die grundsätzliche Konkurrenz zwischen Stadt- und Hafenplanung um ufernahe Flächen im zentralen Stadtbereich nicht gänzlich ausgeräumt werden konnte, muß der Plan »Oslos sentrale sjøside« selbst als vorbildlich gelten. Nicht in allen Hafenstädten, in denen Umstrukturierung und Revitalisierung stadtnaher Hafenbereiche auf der Tagesordnung stehen, ist es gelungen, einen derartigen integrativen, räumlich umfassenden und zwischen den wesentlichen Nutzungskontrahenten ausgehandelten Plan aufzustellen und für verbindlich zu erklären. Zumindest im Geltungsbereich des Plans schafft dieser ein hohes Maß an Planungssicherheit insbesondere für private Investoren und eröffnet der Stadtentwicklung in Oslo vielfältige Möglichkeiten. Hervorzuheben ist auch, daß der größte Teil der zentrumsnahen Hafenbereiche nunmehr der Öffentlichkeit zugänglich gemacht

⁷ T. Glad (s. A 2), S. 10.

wird und entweder für Nutzungen im rekreativen Bereich oder für nicht hafenorientierte Bebauung vorgesehen ist.

4. Das Entwicklungsprojekt Aker Brygge

Daß die Revitalisierung der stadtnahen Hafenflächen in Oslo nicht im Diskussionsstadium steckengeblieben ist, dokumentiert eindrucksvoll das Projekt Aker Brygge in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rathaus, das in wenigen Jahren auf dem 1982 endgültig stillgelegten Werftgelände Nyland Vest am Thingvallakai realisiert wurde. Im Zeichen der damaligen Hochkonjunktur zögerte der Aker-Konzern als Eigentümer von Nyland-Vest nicht, die Empfehlungen aus dem Wettbewerb »Die Stadt und der Fjord« umgehend aufzugreifen und auf dem Werftgelände die Errichtung eines neuen Stadtteils mit vielfältigen Funktionen zu planen. Ohne auf Investitionsentscheidungen für benachbarte Bereiche zu warten, wurde das Projekt »Aker Brygge« mit Hochdruck in Angriff genommen. Bereits im Herbst 1984 war das Gesamtprojekt, das ausschließlich im Eigentum des Aker-Konzerns befindliche Flächen umfaßte, auf dem Reißbrett fertig. Da die Stadt das Projekt nachhaltig begrüßte, konnte die als Investor auftretende Firma Aker Eiendom, eine Tochtergesellschaft des Aker-Konzerns (zu dem auch die stillgelegte Werft gehörte), nach Zustimmung des Stadtplanungsamtes mit den Bauarbeiten beginnen, noch bevor der entsprechende Regulierungsplan⁸ die politischen Hürden genommen hatte.

Funktion	Geschoßfläche (qm) in den Bauabschnitten (BA)			Gesamt
	1. BA	2. BA	3. BA	
Büros	36 700	49 000	5 000	90 700
Geschäfte	4 900	10 000	1 100	16 000
Gastronomie	2 600	2 000	800	5 400
Wohnungen	–	39 000	13 100	52 100
Kultur etc.	3 550	6 000	–	9 550
Sonstiges*	4 250	64 000	–	68 250
Gesamt	52 000	170 000	20 000	242 000

Tabelle 1: Erstellte Geschoßfläche in den Bauabschnitten von Aker Brygge. (* = Lagerräume, PKW-Stellplätze); Quelle: Aker eiendom a.s.: Aker Brygge. Fra skipsverft til ny bydel.

Bereits 1986 war der erste Bauabschnitt mit 52 000 qm Geschoßfläche fertiggestellt, der auch die beiden erhaltenen Werkstatthallen der stillgelegten Werft einbezog. Der

⁸ Der Regulierungsplan nach norwegischem Recht ist vergleichbar einem Bebauungsplan nach deutschem Recht.

zweite Bauabschnitt mit 170 000 qm (einschließlich Kelleretagen mit Lagerräumen und Stellplätzen für 1600 Kraftfahrzeuge) wurde 1989 und der dritte Bauabschnitt mit 20 000 qm im Jahr 1991 fertiggestellt. Entstanden war damit in nur siebenjähriger Bauzeit ein völlig neuer Stadtteil mit 90 700 qm Bürofläche, 52 100 qm Wohnfläche und 16 000 qm Geschäftsflächen. Einschließlich Tiefgarage war eine Geschoßfläche von insgesamt ca. 242 000 qm entstanden (vgl. Tab. 1). Das Konzept zielte darauf ab, sowohl für die Bürger Oslos als auch für Touristen eine neue urbane Attraktion zu schaffen, wobei der gestalterischen Komponente große Bedeutung beigemessen wurde. So wurde neben der Einbeziehung ortsbildprägender alter Bausubstanz bei der Neubebauung großer Wert auf anspruchsvolle und abwechslungsreiche Architektur gelegt.⁹ Heute finden sich auf Aker Brygge neben ca. 5000 Büroarbeitsplätzen (u. a. residiert hier die Hauptverwaltung von Den Norske Bank) und 331 Komfortwohnungen elegante Geschäfte, hochwertige Kulturangebote und eine exklusive Gastronomie. Damit hat Aker Brygge ohne Zweifel citytypische Funktionen übernommen. Erfolgreich wurde versucht, den Erlebnischarakter des neuen Stadtteils durch die Verbindung von

- interessanter und hochwertiger Architektur,
- maritimer Atmosphäre (mit Strandpromenade und Marina),
- differenziertem Waren- und Dienstleistungsangebot,
- anspruchsvollem Kulturangebot,
- gehobener Gastronomie sowie
- guter Erreichbarkeit und großem Parkplatz-Angebot

zu betonen und damit Kaufkraft vom traditionellen Einkaufsbereich in der Altstadt (um die Karl-Johans-gate) nach Aker Brygge zu ziehen. Darüber hinaus rechnete man auch mit erheblichen Umsatzanteilen von Touristen, wobei die Nähe zur Anlegestelle der Ausflugsschiffe nach Bygdøy (Museumsinsel) und zu anderen Zielen im Oslo-Fjord eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Aker Brygge ist das wohl prominenteste Produkt der norwegischen Hochkonjunktur in der ersten Hälfte der 80er Jahre, die in Oslo einen Bauboom von bislang unbekannten Ausmaßen hervorrief. Auch die privaten Haushalte zeigten damals ein verändertes – weitgehend durch Kredite finanziertes – Konsumgebaren, was sich zwischen 1983 und 1986 in einem deutlichen Umsatzanstieg bei Waren des aperiodischen Bedarfs ausdrückte. In dieser »Boomphase« wurden in Oslo gleich zwei Erweiterungen des traditionellen Stadtzentrums in Angriff genommen, nämlich im Südwesten Aker Brygge und im Osten das Projekt »Oslo M« im Vaterland-Quartier. Während der 1987 einsetzenden wirtschaftlichen Krise zeigte es sich, daß die Investoren damit das Kaufkraftpotential der Region Oslo deutlich überschätzt hatten. Zuerst waren deutli-

che Einbußen und Geschäftsaufgaben beim Einzelhandel im traditionellen City-Bereich zu beobachten, doch bald zeigten sich auch die Probleme der neuen City-»Anhängsel«. Beim Projekt »Oslo M« demonstrierten Ladenleerstände und eine drohende Verslumung schon im ersten Jahr nach der Fertigstellung das Scheitern des ursprünglichen Konzepts; inzwischen wurde die Anlage von einer Einkaufspassage zu einem Bürozentrum umfunktioniert, das heute die Verwaltung des Bezirks Akershus beherbergt.

Für Aker Brygge erwies es sich angesichts des Konjunkturerinbruchs als problematisch, daß sich Aker Eiendom – wie die Investoren beim schlagzeilenträchtigen Revitalisierungsprojekt in den London Docklands – ausschließlich auf die Marktsegmente mit gehobenem Preisniveau konzentriert hatte. Die Stadt hatte zwar ursprünglich eine sozial durchmischte Konzeption verfolgt, doch verleitete die Hochkonjunktur den Investor dazu, auf ein Hochstatus-Projekt mit Luxuswohnungen und vorzugsweise Geschäften der gehobenen Preisklasse zu setzen. Trotz der anfänglichen Schwierigkeiten mit dieser einseitigen Strategie sollen mittlerweile alle Wohnungen verkauft sein. Auch bei den Ladenräumen scheint nach anfänglich recht häufigem Mieterwechsel eine Stabilisierung eingetreten zu sein. Nur am Rande sei erwähnt, daß sich in den letzten Jahren Eigentumsverhältnisse und Unternehmenskonstruktion geändert haben und sich der Aker-Konzern teilweise zurückgezogen hat.

Ein für Revitalisierungsprojekte in alten Häfen durchaus charakteristischer Konflikt entstand auch in Oslo. Um mit den Entwicklungen in der internationalen Schifffahrt mithalten zu können, begann die Hafenverwaltung mit der Modernisierung der Umschlaganlagen auf Filipstad in unmittelbarer Nähe von Aker Brygge. Insbesondere die Errichtung eines neuen Containerkrans im Jahre 1991 führte zu starken Protesten von Wohnungsbesitzern auf Aker Brygge, die sich entweder selbst durch die Lärmemissionen des Umschlaggeschäfts gestört fühlten oder zumindest einen Wertverlust ihrer Immobilie befürchteten. Bis heute hat der Umweltminister noch nicht über den Regulierungsplan für Filipstad, der die Vergrößerung der Hafenanlagen ermöglichen soll, entschieden, was wiederum die Hafenverwaltung verärgert.

Aus der Sicht der Stadtplanung wird eine positive Bilanz des Aker-Brygge-Projekts gezogen.¹⁰ Hervorgehoben wird die Bedeutung von Aker Eiendom als Grundeigentümer und Investor, der ein großes Interesse an der Realisierung des Aker Brygge Projektes hatte und dessen Sichtweise sich weitestgehend mit derjenigen der Stadt deckte. Wichtig für die Stadtentwicklung war, mit Aker Eiendom einen »Motor« für die Entwicklung in den Hafenbereichen zu haben, der die positiven Möglichkeiten demonstrierte, die in der Öffnung der Stadt zum Wasser auch in anderen Uferbereichen liegen.

⁹ Mehrere ausführliche Beiträge zum Projekt Aker Brygge findet sich u. a. in den Heften 4/1987 und 7/1989 der norwegischen Architekturzeitschrift »Byggekunst«.

¹⁰ T. Glad (s. A 2), S. 11.

5. Weitere Stadtentwicklungsprojekte im zentralen Uferbereich

Da die Aufstellungsphase des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« in die erwähnte Hochkonjunkturphase fiel, mangelte es nicht an Projekten, die entlang der Uferfront realisiert werden sollten. Das neben Aker Brygge ohne Zweifel ehrgeizigste Projekt wurde Mitte der 80er Jahre für die innere Bjørvika entwickelt. Dieser Bereich wird seit geraumer Zeit nur noch recht extensiv hafenwirtschaftlich genutzt. Ein großer Teil der Kaianlagen wird von Straßen, insbesondere der E18 samt einem Kreuzungskreisel, und Parkplätzen eingenommen. In den Jahren des Baubooms entwickelte das Stadtplanungsinstitut IN'BY für Bjørvika die anspruchsvolle Vision einer »Zukunftsstadt für den Lebensstil des 21. Jahrhunderts«. Immerhin schafft der Teil-Flächennutzungsplan in diesem günstig unmittelbar südlich des neuen Hauptbahnhofs gelegenen Bereich die Voraussetzungen für die Errichtung von ca. 350 000 qm Geschoßfläche (entspricht ungefähr der zweifachen Größe von Aker Brygge, ohne Tiefgarage) zur Aufwertung des östlichen Innenstadtbereichs. Der Plan empfiehlt eine Nutzungskombination von Wohnen (mindestens 20% der Geschoßfläche), differenziertem Arbeitsplatzangebot und publikumsorientierten Einrichtungen. Nicht unproblematisch unter Planungs- und Kostengesichtspunkten ist, daß die Realisierung des Projektes sowohl eine Verfüllung der inneren Bjørvika als auch eine Weiterführung des E-18-Tunnels (Fjellinien) in östlicher Richtung voraussetzt. Im Zuge der Rezession sowie der entstandenen Überkapazitäten erhielt das Bjørvika-Projekt Ende der 80er Jahre einen deutlichen Rückschlag und wurde bislang nicht in Angriff genommen.

In jüngster Zeit ist Bjørvika jedoch im Zuge eines leichten Konjunkturaufschwungs erneut ins Gespräch gekommen; Interesse für die Realisierung eines neuen Großpro-

Abb. 4: Angestrebte räumliche Funktionserweiterungen im Innenstadtbereich Oslos bis zum Jahr 2000. Quelle: Oslo kommune, Bystyremelding Nr. 1/1987. ►

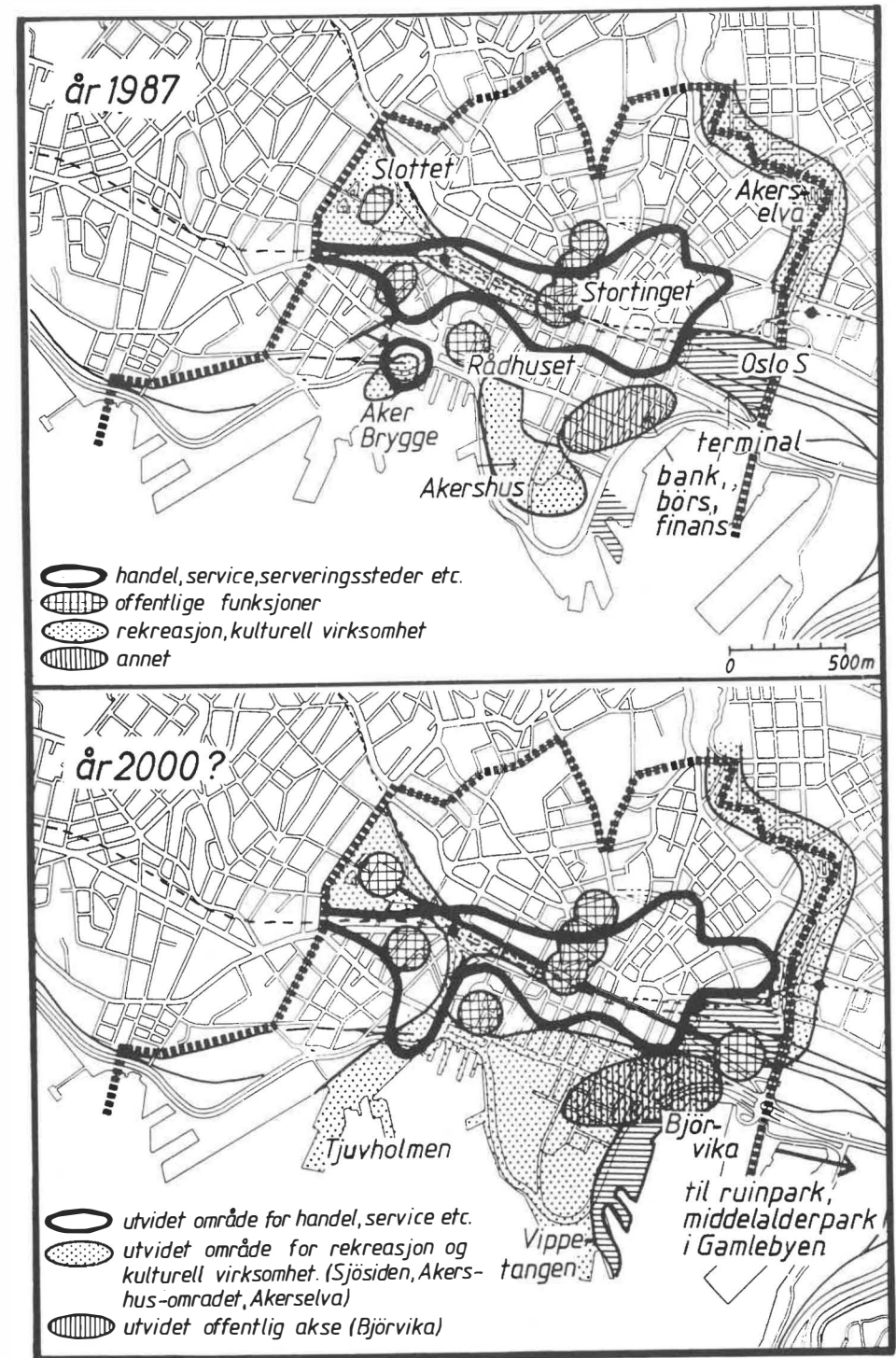
Die Abbildung zeigt die nach dem Stand von 1987 angestrebte Verschiebung bzw. Ausweitung von Nutzungen im zentralen Oslo. Bis zum Jahr 2000 sollen die Uferbereiche der Pipervika für Erholung und kulturelle Aktivitäten genutzt werden; Aker Brygge liegt nicht mehr isoliert, sondern ist Teil des CBD.

Obere Abbildung mit folgenden Nutzungen:

- Handel, Dienstleistungen, Cafés/Restaurants usw.
- öffentliche Funktionen
- Erholung, kulturelle Aktivitäten
- sonstiges

Untere Abbildung mit folgenden Bereichen:

- erweiterter Bereich für Handel, Dienstleistungen usw.
- erweiterter Bereich für Erholung und kulturelle Aktivitäten (Uferfront, Akershus-Gebiet, Akerselva)
- erweiterte öffentliche Achse (Bjørvika)



jektes unter Einbeziehung von Gleisanlagen zeigt die Immobilienverwaltung der Norwegischen Staatsbahnen.¹¹ Sie läßt sich von einem Büroflächenleerstand von zur Zeit 680 000 qm¹² nicht abschrecken, sondern vertraut auf die für hochwertige Büronutzung besonders exponierte Lage am Hauptbahnhof und an der E18. Aktuell diskutiert wird Bjørvika auch als Standort für die neue Oper, die ursprünglich für das von Gleisanlagen geräumte Gelände des Westbahnhofs vorgesehen war. Auch die Stadtplanung hat mit den Vorarbeiten für die konkrete Bebauungsplanung dieses Gebietes begonnen, wobei neben der Altlastenproblematik insbesondere die Verkehrsprobleme gelöst werden müssen. Zusätzlich zur Absenkung der E18 muß eine separate Hafenverbindungsstraße zwischen Revierhavna und dem Bereich Bispevika/Sørenga gebaut werden. Seit 1992 liegt Bjørvika innerhalb der Abgrenzung des von der Regierung nachhaltig unterstützten Projektes »Miljøbyen gamle Oslo«, das durch eine sozial und ökologisch orientierte Gesamtplanung eine Aufwertung der Lebensbedingungen im lange Zeit benachteiligten Osten Oslos herbeiführen soll.¹³

Große Hoffnungen verbinden sich seit einigen Jahren mit der geplanten Umnutzung des ca. 700 m langen und durchschnittlich 40 m breiten Uferbereiches südöstlich des Rathauses und westlich der Festung Akershus (Akershusstrand). Seit Anfang der 80er Jahre hat sich die Hafennutzung, namentlich die Küstenschifffahrt, aus diesem Bereich zurückgezogen; lediglich im Sommerhalbjahr wird der südliche Bereich von Akershusstrand von Kreuzfahrtschiffen angelaufen. Mit dem weitgehenden Rückgang der Hafennutzung, der Stilllegung und dem anschließenden Abbau der Hafenbahn sowie der Entlastung der Uferstraße nach Fertigstellung der ersten E-18-Tunnelstrecken sind die wesentlichen Voraussetzungen für eine Revitalisierung von Akershusstrand gegeben. Auch die Hafenverwaltung stimmte in den 80er Jahren der Aufgabe der Hafennutzung im nördlichen Bereich ausdrücklich zu. Im Teil-Flächennutzungsplan »Oslos sentrale sjøside« wird Akershusstrand deswegen als Freifläche für Erholungsnutzung ausgewiesen; im südlichen Bereich wird – obwohl formal nicht als Hafenfläche ausgewiesen – der Ausbau des Kais für Kreuzfahrtschiffe empfohlen. Ohne Zweifel ist Akershusstrand wegen seiner Nähe zur Innenstadt und zur historischen Festung, aber auch der günstigen Lage in der Nachmittags- und Abendsonne vorzüglich für die Naherholung geeignet.

Im Auftrag der Hafenverwaltung wurden die Planungen für den Bereich Akershusstrand weiter konkretisiert. Im Herbst 1992 legte die Hafenverwaltung der Stadtplanung den Entwurf eines Regulierungsplanes vor. Dieser sieht vor, den nördlichen Strandbereich einschließlich der Akershus-Pier für den Straßenverkehr zu sperren

und dort stattdessen Strandpromenaden anzulegen. Obwohl die autofreie Zone im Grundsatz auf breite Zustimmung stößt, wird sie doch in letzter Zeit insofern problematisiert, als in diesem unbewohnten Bereich wegen der dann fehlenden »Kontrolle« durch vorbeifahrende Autos eine Ausbreitung von Kriminalität und Prostitution befürchtet wird. Zwischen Pier und Rathausplatz soll ein Museumshafen eingerichtet werden. Der Strandbereich südlich der Pier ist für die Erweiterung des Kreuzfahrtskais vorgesehen; unter anderem ist hier auch eine Straßenzufahrt aus südlicher Richtung und der Bau eines Terminals vorgesehen. Der Planentwurf greift bezüglich der einzelnen Aktivitäten die wesentlichen Empfehlungen des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« auf, zielt aber abweichend auf eine Flächenausweisung des gesamten Uferbereichs als »Öffentliche Verkehrsfläche/Hafen« ab. Möglicherweise ist dies ein weiteres Indiz für die Auflösung des in den 80er Jahren herbeigeführten Kompromisses zwischen Hafenverwaltung und Stadtplanung. Es bleibt zu hoffen, daß hierdurch die zügige Umsetzung des inhaltlich ja nicht strittigen Revitalisierungsprojektes in diesem exponierten, in den vergangenen Jahrzehnten jedoch stark vernachlässigten Uferbereich nicht verzögert wird.

Bereits in vollem Gange ist die Umstrukturierung des Rathausplatzes vom Verkehrsknoten zum Fußgängerbereich entsprechend dem 1987 beschlossenen Verkehrsplan für das Zentrum von Oslo. Auch dies wurde möglich, nachdem die E18 in diesem Bereich im Tunnel geführt wird. Die fjordseitigen Fahrspuren auf dem Rathausplatz wurden mittlerweile entfernt und durch eine fußgängerfreundliche Platzgestaltung ersetzt. In den Sommermonaten zeigt sich in diesem Bereich ein lebendiges touristisches Treiben; Anziehungspunkte sind neben den Fjordschiffen auch einige Museumschiffe sowie der Verkauf von Frischfisch direkt vom Kutter. Die weitere Verkehrsberuhigung in diesem Bereich ist die wesentliche Voraussetzung dafür, daß der Rathausplatz seine Scharnierfunktion zwischen der Stadt und dem Fjord, aber auch zwischen der alten City und dem neuen Stadtteil Aker Brygge, in vollem Umfang erfüllen kann. Eine weitere Aufwertung des gesamten Bereiches ist im übrigen mit der geplanten Verlegung einer Straßenbahnlinie über den Rathausplatz zu erwarten.

Ein beeindruckendes Einzelbeispiel für den Funktionswandel von hafenorientierten Gebäuden stellt der gewaltige Speicher an der Bjørvika (»Oslo Havelager«) dar. Dieser Speicher aus dem Jahr 1916 gilt als Monument für die große Phase der Seefahrt während und nach dem ersten Weltkrieg; mit 32 000 qm Fläche war er damals eines der größten Gebäude Europas.¹⁴ Da derartige konventionelle Speicher im Containerzeitalter nicht mehr in ihrer ursprünglichen Funktion benötigt werden, wurde das Gebäude in den Jahren 1982/83 gründlich zu einem Bürohaus umgebaut.

Zu den bislang nicht realisierten Projekten entlang der Uferfront gehört ein »Norwegisches Meereszentrum« mit Aquarium, wie es auch von nordamerikanischen Re-

¹¹ Die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) haben hierzu eine bebilderte Projektbeschreibung vorgelegt: »Utvikling av Oslo S-området – fremtidig arealbruk«.

¹² *Aftenposten* vom 14. 3. 1994.

¹³ Miljøbyen Gamle Oslo, Forprosjektrapport, Oslo 1993.

¹⁴ P. H. Engh / A. Gunnarsjaa, Oslo. En arkitekturguide, Oslo 1984, S. 65.

vitalisierungsprojekten an der »Waterfront« bekannt ist. Im Gespräch waren sowohl ein Standort auf Tjuvholmen in direkter Nachbarschaft von Aker Brygge sowie im Bereich Vippetangen südlich der Festung Akershus. Bedauerlicherweise scheiterte im Jahr 1988 eine unterschriftsreife Vereinbarung (private-public-partnership), durch die Aker Eiendom Baurechte auf Tjuvholmen bekommen hätte und im Gegenzug sowohl die Herrichtung von Hafen-Ersatzflächen als auch den Bau eines Aquariums im Bereich Vippetangen finanziert hätte. Hier hatte sich die Hafenverwaltung verhandlungsbereit gezeigt, während der Stadtrat die Reduzierung der Hafenflächen auf Tjuvholmen ablehnte.¹⁵

6. Bilanz

Die Stadt Oslo stellt ein interessantes Beispiel für die Vielfalt der Umstrukturierungs- und Umnutzungsprozesse in alten Hafenbereichen dar. In den 80er Jahren wurde Oslo zum häufig zitierten Beispiel eines diskursiven und konsensorientierten Planungsprozesses, in dem in intensiven Verhandlungen zwischen der Stadtplanung und der Hafenverwaltung ein für beide Seiten tragfähiges Entwicklungskonzept für die zentralen Uferbereiche ausgearbeitet wurde. Durch die Festlegungen des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« wurden wichtige Bereiche der innenstadtnahen Uferfront Oslos für nicht-hafenorientierte Nutzungen geöffnet. Es ist als nach wie vor beeindruckendes Ergebnis der in Oslo praktizierten Verhandlungsplanung hervorzuheben, daß die Hafenverwaltung in ihrem Hafenentwicklungsplan für die Jahre 1986–2000 offiziell auf die weitere hafenwirtschaftliche Nutzung innenstadtnaher Hafenanlagen verzichtete.¹⁶

In den letzten Jahren ist allerdings auch in Oslo der klassische Interessengegensatz zwischen Stadt- und Hafenentwicklung wieder deutlicher geworden. In diesem Zusammenhang soll betont werden, daß das Recht der Hafenverwaltung, ihre Anlagen entsprechend den heutigen Erfordernissen des Containertransports zu modernisieren und zu erweitern, hier nicht in Frage gestellt wird; die volkswirtschaftliche und beschäftigungspolitische Bedeutung von Hafen und Hafenwirtschaft ist unbestritten. Bedauerlich ist jedoch, daß in den letzten Jahren eine Aufweichung der in den 80er Jahren gefundenen Kompromisse über das »wo« und »wie« zu beobachten ist und daraus zu schließen ist, daß die Konkurrenz um die Verfügungsgewalt über die Flächen an der Uferfront nicht ausgeräumt ist. Auch in Oslo wird das aus anderen Hafenstädten bekannte Handlungsmuster der Hafenverwaltungen bestätigt, nicht freiwillig auf Hafengebiete zu verzichten, wie in aller Deutlichkeit ein Zitat aus dem Jahresbericht

¹⁵ IN'BY Institutt for byutvikling a.s., Offentlig og privat finansieringssamarbeid ved byutvikling, Oslo 1991.

¹⁶ Oslo havnevesen, Oslo Havn – Revidert havneplan 1986–2000, Oslo 1986.

der Hafenverwaltung Oslo für das Jahr 1989 zeigt: »The harbour area is for port users only. When lost, port land is impossible to reclaim when first developed to other activities«.¹⁷

Was die Realisierung der großzügigen Uferfront-Planungen betrifft, so zeigt das Beispiel Oslo in aller Deutlichkeit auch die Abhängigkeit der Stadtplanung von der wirtschaftlichen Konjunktur und leistungsfähigen »Developern«. Im Falle Oslo hat Aker Eiendom die Möglichkeiten eines potenten Investors gezeigt, im Einklang mit der Stadtplanung eine wichtige Schrittmacherfunktion zu übernehmen. Auf der anderen Seite zeigen die nicht oder noch nicht realisierten, teilweise sehr ehrgeizigen Projekte in anderen Bereichen der Uferfront einmal mehr, daß auch sie im Falle einer Rezession schnell zum Scheitern verurteilt sind und die Stadtplanung kaum über Möglichkeiten verfügt, ins Stocken geratene Projekte mit eigener Kraft voranzubringen.

Ein außerordentlich wichtiges Element bei der Revitalisierung und Öffnung hafennaher Bereiche stellt in Oslo die Verlegung des Kraftfahrzeugverkehrs dar. In vielen Hafenstädten wurden – wie in Oslo – entlang des Ufers, zum Teil auf ehemaligen Kaianlagen, Durchgangsstraßen oder sogenannte City-Tangenten angelegt, wodurch besonders undurchlässige Barrieren zwischen Stadt und Wasser entstanden. In Oslo wurde das Problem durch den Bau des Straßentunnels für die E18 (Fjellinien), dem eine langjährige politische Auseinandersetzung um die Linienführung vorausgegangen war, insofern optimal gelöst, als die Uferbereiche zumindest in der Pipervika jetzt vom Durchgangsverkehr befreit sind.

In aller Deutlichkeit demonstriert das Beispiel Oslo die Potentiale, die stadtentwicklungspolitisch in alten Hafenbereichen und ufernahen Industrie- und Verkehrsflächen liegen. In diesem Sinne wurden in Oslo wesentliche Ansätze realisiert, die Stadt wieder zum Wasser zu öffnen und zumindest in einigen strategisch wichtigen Bereichen die früheren Barrieren zwischen Stadt und Wasser zu durchbrechen. Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, daß es sich hierbei nicht um einen stadtplanerischen Selbstzweck handelt, sondern daß der öffentliche Zugang zum Wasser gerade für Hafenstädte einen wichtigen Pluspunkt darstellt, wodurch diese Städte für ihre Bewohner, für Touristen und ansiedlungsinteressierte Firmen gleichermaßen an Attraktivität gewinnen.

¹⁷ Oslo Port Authority, Report and Account 1989, Summary, S. 7.

Jürgen Lafrenz

Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart

1. Problemstellung

Die »Speicherstadt« im Hafen von Hamburg ist der größte Lagerhauskomplex der Welt. In der wilhelminischen Ära führten wirtschaftliche Spekulationen dazu, den mächtigen Speicherkomplex für den expandierenden Hafen zu schaffen, in der postindustriellen Ära intendieren solche, ihn der Hafennutzung wieder zu entziehen. Im Wechselbad der Geschichte unterscheidet sich die Speicherstadt dabei sowohl in ihrer gründerzeitlichen Entstehung wie in ihrem gegenwärtigen Veränderungsdruck von solchen Hafenbereichen, die aktuellen Prozessen einer Revitalisierung zugeführt wurden oder werden.¹

1. Die Speicherstadt wurde nach der Gründung des Deutschen Reiches im Rahmen des Zollanschlusses der Hansestadt für einen Freihafen der aufstrebenden Handelsmetropole nicht etwa unter Ausweiten des Hafenlandraumes auf unverbautem Gelände errichtet, sondern ist das Ergebnis eines gewaltigen Eingriffes in eine gewachsene Stadtstruktur im Hafensiedlungsraum, indem ein frühneuzeitliches Mischnutzungsquartier kurzfristig aufgegeben wurde.²
2. Die Speicherstadt wurde, als in postindustrieller Zeit der innere Hafen in Hamburg infolge logistischer und technologischer Fortschritte ansonsten einen Niedergang erfuhr, am Nordufer der Elbe als »Insel« etablierter Lagernutzung mit Einschränkungen behauptet, wenn auch seitdem von staatlicher Seite ein Verdacht des Fazilitätsverlustes laut und die Idee der Inanspruchnahme der Speicher für neue Funktionen vorgetragen wurde, die über leistungskräftige Investoren gewinnträchtiger wären als eine kostengünstige Vermietung für die bisherigen Lageraktivitäten.

¹ Zur Problematik der Hafenrandzonen s. B. S. Hoyle / D. A. Pinder / M. S. Husain, *Revitalizing the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*, London / New York 1988, darin bes. Part I, S. 1–64; R. Bruttomesso (Hrsg.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venedig 1993, darin bes. Introduction, S. 10–35.

² K. Maak, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Eine Stadt an Stelle der Stadt*, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 7, Hamburg 1985; *dies.*, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. – Eine Stadt an Stelle der Stadt*, in: J. Ellermeyer / R. Postel (Hrsg.), *Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg* 8, Hamburg 1986, S. 115–126; D. Schubert / H. Harms, *Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte – Gegenwart – Zukunft – Das Beispiel Hamburg*, Hamburg 1993.

Die Aufbruchepoche der Hochgründerzeit hatte noch kein inniges Bewußtsein für die Anmutungsqualitäten vorindustrieller Ensembles entwickelt und konnte ohne Rücksicht auf die Gestalt ein solches Viertel abreißen. Die gegenwärtige Epoche der Besinnung auf ein städtebauliches Erbe hingegen bezieht ihrerseits sogar gründerzeitliche Bauten einer Denkmalpflege ein und wertet die Speicherstadt als ein Ensemble von großer Eindrucksstärke, das einen tradierten Warenumschatz noch in der Gegenwart residual erlebbar macht.³

Die Speicherstadt ist aus ökonomischen Überlegungen heraus entstanden und wird auch zur Zeit in weiten Kreisen unter solchen Gesichtspunkten betrachtet. In Hamburg war die Stadtentwicklung im Industriezeitalter primär durch Anforderungsdruck der städtischen Wirtschaft motiviert. Unter Zielkonflikten aufkommender neuer ökonomischer und technologischer Determinanten zeigte sich das Bestreben, mittels Gewinnmaximierung des privaten und staatlichen Sektors, sich attraktive Standorte anzueignen und die jeweiligen Nutzer zu verlagern.

Der Zwiespalt künftiger Entwicklung der zum Denkmal »herangereiften« Speicherstadt bedeutet zwar nicht ihren Abbruch. Die gegenwärtige Wertschätzung, verstärkt durch ihre nahe Lage zur City, steht aber im Spannungsfeld zur Rentabilität künftiger Nutzungsarten.

1. Eine Erhaltung der Speicherstadt, welche durch die technisch überkommene Lagerhaltung dem Beschauer zu gewährleisten wäre, wurde durch ein Begehren von Teilen der Öffentlichkeit vorgetragen, dürfte aber auf Dauer für die Stadt kaum nachweisbar einträglich sein.
2. Eine Umnutzung der Speicherstadt, die einzufordernde Eingriffe in die Bausubstanz ergeben würde, mit der sich aber die Wirtschaftlichkeit erhöhen ließe, dürfte sich trotz möglicher Umbauten unter der nostalgischen Grundstimmung von Teilen nachfragender Bevölkerung attraktiv vermarkten lassen.

Die Speicherstadt ist das Ergebnis einer Anpassungsplanung unter radikaler Gesetzgebung des Liberalismus, in der das Bauen den Prinzipien der Adaptation folgte, während eine gegenwärtige Stadtentwicklungsplanung die Relationen von Form und Funktion unter Integration mannigfaltiger gesellschaftlicher Intentionen zu lösen hat.

Im folgenden wird den Zielsetzungen und Realisierungsstrategien der gründerzeitlichen Errichtung und der postindustriellen Umnutzung der Speicherstadt unter Be-

³ Für den zeitbedingten Wandel der Einschätzung des baulichen Erbes s. J. Lafrenz, *Bewertungszyklen der vorindustriellen Stadtgestalt im Industriezeitalter*, in: *Die alte Stadt* 16 (1989) S. 39–57. Die Bewertung der vorindustriellen Stadtgestalt erfuhr einen zweifachen Zyklus im Industriezeitalter, der jeweils mit einer Periode der Überwindung einsetzte und in eine Periode der Aneignung umschlug. Der Übergang von einem Zyklus in den anderen erfolgte um 1957, die inneren Tendenzwenden sind um 1900 und um 1970 zu datieren. Die Bauten der Gründerzeit rückten erst in der zweiten Aneignungsphase in das Interesse ihrer Erhaltung.

rücksichtigung des jeweils zeitgängigen Planungsverständnisses nachgegangen, wobei sich ein Vergleich einstellen wird.

2. Spekulationen zur Gründung der Speicherstadt

2.1 Der Zollanschluß als Auslöser für die Spekulationen um die Speicherstadt

Das wirtschaftliche Wachstum von Hamburg war seit dem Mittelalter mit dem zollfreien Zugang zum Hafen und zur Stadt verbunden. Der Anfang des 19. Jahrhunderts brachte den Übergang vom Passierzoll zum Gebietszoll, so daß nur bei Eingang der Ware in ein Zollgebiet bezahlt wurde. Die Zollvereinigung im Norddeutschen Bund von 1867 ließ die verstädterten Bereiche von Hamburg zusammen mit Altona und Teilen von Wandsbek außen vor, doch der Herstellung der nationalen Einheit folgte das Bestreben, die wirtschaftliche Einheit im Deutschen Reich zu schaffen. Die im traditionellen Selbstverständnis von der Kaufmannschaft geprägte Hansestadt lenkte in diplomatischem Spiel mit Bismarck 1881 in einer Vereinbarung über die Bedingungen des Anschlusses von Hamburg an das Reichszollgebiet ein.⁴ Das ausgehandelte Zugeständnis war ein verkleinerter Freihafenbezirk von 16 km², der im Stromspaltungsgebiet der Elbe zu installieren war. Die definitive Begrenzung des weitgefaßten Gebietes, insbesondere gegen die Innenstadt, wurde der städtischen Planung überlassen. Für den Aufbau des funktionsfähigen Freihafens blieb eine Frist von knapp 7½ Jahren, um Pläne und darüber hinaus eine erste erforderliche Infrastruktur zu erstellen, deren Eingriffe weit über den Bau der Speicher hinausgingen.

2.2 Spekulationen zum Standort der Speicherstadt

Die Umsetzung der Vereinbarung über den Freihafen war von der Planung und dem Abbruch bis zu dem Bau und dem Betrieb städtischer Regie unterworfen. Es wurde dafür als traditionsreiches Instrument eine »gemischte Commission« aus fünf Senatsmitgliedern und zehn Mitgliedern der Bürgerschaft eingesetzt, die schließlich wesentlichen Anteil am konfliktfreien und termingerechten Verlauf der Einrichtung des Freihafens haben sollte.⁵

Die Kommission setzte 1882 mit detaillierten Voruntersuchungen für die umfang-

reichen Baumaßnahmen, darunter zur Speicheranlage, ein, wozu Gutachten zum künftigen Raumbedarf für Waren im Freihafen zählten.⁶

Die Entscheidung für den Standort der Speicherstadt dauerte fast zwei Jahre, bis sich Senat und Bürgerschaft schließlich einigten. Die sämtlichen von der Kommission betriebenen Pläne faßten das Terrain von Kehr wieder und Wandrahm ins Auge, zwei Elbinseln, die im 17. Jahrhundert mit den Fortifikationen der Innenstadt einbezogen und allmählich dicht besiedelt worden waren.

Eine Mehrheit der Kommission folgte letztlich dem modifizierten Projekt XIIc, mit einem Zollkanal für den freien Verkehr zwischen Unter- und Oberelbe und dazu südlich den Speicherbauten, die sich zunächst nur auf den Kehr wieder erstrecken sollten, allerdings im Falle weiterer Nachfrage auf den Wandrahm auszudehnen wären. Die Standortwahl fiel mit Rücksicht auf kurze Wege zur Börse und zu den Handelshäusern in der Innenstadt, sowie zu den südlich angrenzenden modernen Hafenbecken, Sandtor- und Grasbrookhafen. Der Standort war in der Kaufmannschaft immerhin umstritten. Einige Widersacher hatten Bedenken in Hinblick auf die starken Eingriffe in die hafennahe Bebauung. Die Argumente waren weniger soziale Einwände, denn mehr Mutmaßungen, daß der Ausschluß eines großen Stadtquartiers aus dem Zollinland schweren wirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen würde, womit sie auf Dauer nicht recht hatten.⁷

Für die Entwicklung von Hamburg, seines Hafens und seiner Innenstadt, brachte der Zollanschluß einen über Erwarten entscheidenden Impuls. Der Erfolg war so groß, daß die Speicherstadt über einen 1888 abzuschließenden Komplex hinaus in drei folgenden Bauphasen bis ins 20. Jahrhundert hinein auf den Wandrahm ausgeweitet wurde, wozu die Zollgrenze mehrfach nach außen verlegt worden ist (vgl. Abb. 1).

2.3 Grunderwerb und Aufgabe eines Stadtquartiers für die Speicherbauten

Der Stadtplanung vor der Jahrhundertwende galt es unter der Maxime des Liberalismus die wirtschaftlichen Ziele durchzusetzen. Hamburg kaufte über die Finanzdeputation sämtliche Grundstücke im Planungsraum auf. Die Rechtsgrundlage zur Enteignung gab ein Expropriationsgesetz von 1883 zur Ausführung des Zollanschlusses, das sein Vorbild im Wiederaufbau in der Innenstadt nach dem Großen Brand von

⁴ T. Hansen, Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jahrhundert, Hamburg 1913; M. O. Hübner, Der Zollanschluß Hamburgs vom 15. Oktober 1888, Hamburg 1925; Speicherstadt Hamburg e.V. (Hrsg.), 100 Jahre – Zollanschluß – Freihafen Hamburg – Speicherstadt Hamburg, Hamburg 1988.

⁵ R. S. MacElwee, Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik. Eine Studie der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben, Hamburg 1917; B. Meyer-Marwitz, Hamburgs Weg zum Welthafen, Hamburg 1960.

⁶ Kommissionsberichte, in: K. Maak (s. A 2), S. 190; H. Eberstein (Hrsg.), Hamburgs Anschluß an das Deutsche Zollgebiet. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 2 Bde., Hamburg 1882; W. Emmerich, Der Freihafen, Hamburg 1960.

⁷ H. K. Stein, Interessenkonflikte zwischen Großkaufleuten, Handelskammer und Senat in der Frage des Zollanschlusses Hamburgs an das Deutsche Reich 1866–1881, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978), S. 55–89.

HAMBURG: Entstehung der Speicherstadt und die Verlegung der Zollgrenzen

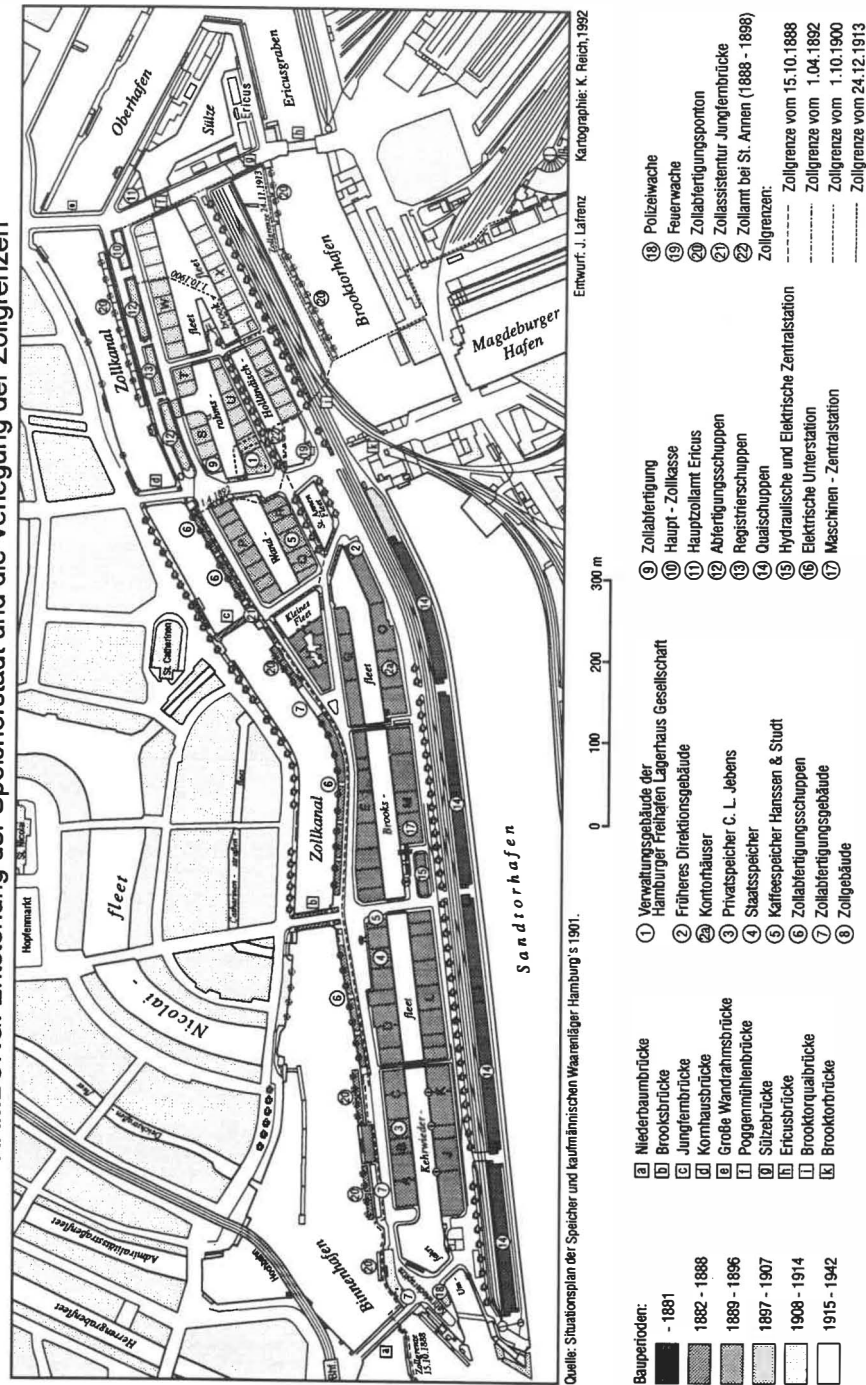


Abb. 1: Die Entstehung der Speicherstadt und die Verlegung der Zollgrenzen.

1842 hatte.⁸ Die Festlegung der den Exproprianten zu gewährenden Entschädigung wurde den ordentlichen Gerichten entzogen und einem eigenen Schiedsgericht übertragen, um eine erhöhte Belastung des Staatshaushaltes zu vermeiden.

Während der einzelnen Bauphasen der Speicherstadt wurden 930 Grundstücke aufgegeben und 1884 Häuser abgerissen. Der Erwerb der Parzellen verlief zügig. Sie wurden zu etwa gleichen Teilen freihändig angekauft oder im Schnellverfahren enteignet. Die Grundeigentümer bekamen von der Stadt angemessene Entschädigungen.

Die stärker Betroffenen waren die kleinen selbständigen Gewerbetreibenden, deren wirtschaftliches Bezugsfeld in der näheren Umgebung zerstört wurde. Die Verantwortlichen versuchten für diese Gruppe immerhin über einen Fragebogen, die negativen Auswirkungen zu erfassen und durch Entschädigungen aufzufangen.

Die etwa 24000 Bewohner wurden ohne Ersatzwohnraum vom Senat »dislogiert« und ihre Unterbringung blieb dem Markt überlassen. Senat und Bürgerschaft kamen zu der Überzeugung, daß ein staatsseitiges Eingreifen nicht erforderlich wäre, vielmehr bei dem vorhandenen starken Angebot neu erbauter Wohnungen, alles der Privatinitiative überlassen zu können. Die zum Auszug genötigten Bewohner fanden ein Unterkommen teils in der südlichen Innenstadt, wo sie leerstehende Wohnungen übernahmen oder andere Bewohner verdrängten, teils zogen sie in entfernter gelegene Stadtteile mit billigen Mieten. Die gigantische Umstrukturierung betraf vielfach auch die Arbeitsverhältnisse der vertriebenen Bewohner. Waren früher die Betriebe nahe den Wohnstätten, vielfach im Hafen, gelegen, so mußten sie nunmehr teilweise weite Wege zurücklegen.

Die historische Topographie des im 17. und 18. Jahrhundert bebauten Gebietes auf Kehrwie der und Wandrahm wurde aufgegeben, auch geschahen für den Zollkanal und eine angrenzende nördliche Hafenrandstraße weitere Einbrüche.⁹ Die zum Abbruch bestimmten Viertel zeitigten auf dem Kehrwie der eine relativ bescheidene, dem Wandrahm eine mehr wohlhabende Bebauung, die in ihrer gesamten Wirkung durch klare Baufluchten, wechselnde Gebäudehöhen und gegensätzliche Dachrichtungen deutliche Anmutungsqualitäten auswiesen. Ein aufkeimender Denkmalgedanke erreichte zeitgänglich nur vorrangige Repräsentativbauten, so daß sich in Hinblick auf den Abbruch auf Kehrwie der und Wandrahm keine ernst zu nehmenden Stimmen be-

⁸ J. Faulwasser, Der große Brand und der Wiederaufbau von Hamburg, Hamburg 1892, Unveränderter Nachdruck Hamburg 1978; F. Schumacher, Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand, ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus, Berlin 1920, Berlin ²1969; H. Speckter, Der Wiederaufbau Hamburgs nach dem Großen Brand von 1842. Vorbild und Mahnung für die heutige Zeit, Hamburg 1952; E. Jung-Köhler, Verlust und Chance. Hamburg 1842. Stadtmodernisierung beim Wiederaufbau nach dem Großen Brand, Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte 37, Hamburg 1991.

⁹ W. Melhop, Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1880–1895, Hamburg 1895; ders., Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1895–1920, 2 Bde., Hamburg 1923/25.

züglich der Stadtgestalt zu Wort meldeten. Es war lediglich im Sinne des Historismus, daß künstlerische Darstellungen die damals untergehenden Stadtquartiere einstiger wirtschaftlicher Blüte dokumentierten.¹⁰

2.4 Bau der Speicherstadt

Der Oberingenieur der Baudeputation, Franz Andreas Meyer (1837–1901) war der entscheidende Planer der Speicherstadt.¹¹ Die übergeordnete Planung der Infrastruktur betraf die Speicher, ihre umfangreiche Erschließung für den land- und wasserseitigen Verkehr sowie die eigenständige Versorgung durch zentrale Wärme- und Kraftstationen.¹²

Das freigelegte Gelände wurde anstelle alter Fleete von befahrbaren Kanälen durchzogen, so daß alle Speicher durch Schuten zu bedienen waren. Das direkte Anlegen von Seeschiffen blieb von vornherein außer Betracht, da deren Waren meist erst nach Sortieren an Bord oder in Kaischuppen zu den Bestimmungsorten zu kommen hätten.

Es wurden zunächst reine Lagerhäuser geplant, auf Wunsch der Kaufmannschaft auch Kontore in der Speicherstadt einbezogen, später sogar wenige reine Kontorbauten geschaffen. Die geschlossenen Fronten der bis zu 28 m tiefen Speicher wurden in »Blöcke« und diese wieder in »Häuser« unterteilt.¹³ Die Bauten besitzen einen Keller, ein Erdgeschoß (den »Raum«) und 5–6 Böden. Die Keller sind nicht so hoch, daß sie jeder großen Sturmflut standhalten. Die auf Pfahlgründungen errichteten Speichergebäude besitzen eine von der gemauerten Außenhaut unabhängige Innenkonstruktion aus Eisen- oder Holzstützen, auch sind sie durch Brandmauern in relativ kleine Einheiten von maximal 400 m² Fläche untergliedert. Sie haben durch die Baustoffe und durch die Ausgleichswirkung ihrer massiven Wände gute thermische und hydrodynamische Eigenschaften zur Lagerung empfindlicher Waren.

Nördlich der Speicher wurde an der Südseite zum Zollkanal eine Reihe von Abfertigungsschuppen zur Überwachung der Kaianlagen errichtet. Ein hoch an den Wänden

¹⁰ J. H. Strumper & Co., Vor dem Zollanschluß. Ansichten aus den zum Abbruch bestimmten Stadttheilen, Hamburg 1883; dies., Vor dem Zollanschluß. Ansichten aus den zum Abbruch bestimmten Stadttheilen, 2. Serie, Hamburg 1884; G. Koppmann, Ansichten aus dem niederzulegenden Stadttheil, Hamburg 1883; ders., Ansichten aus dem niederzulegenden Stadttheil, Hamburg 1884.

¹¹ F. Sperber, Franz Andreas Meyer in seiner hamburgische Thätigkeit, in: Der Lotse. Hamburgische Wochenschrift für deutsche Kultur I, 2, 1900/01, S. 313–332.

¹² A. Kludas / D. Maass / S. Sabisch, Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1988, bes. S. 20–52; A.-M. Thede-Ottowell, Hamburg vom Alsterhafen zur Welthafenstadt, Hamburg 1988, bes. S. 184–209; D. Maass, Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840–1910. Entscheidung und Verwirklichung, Hamburg 1990, bes. S. 85–143.

¹³ Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg (Hrsg.), Hamburg und seine Bauten unter besonderer Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbeck, Hamburg 1890; ders., Hamburg und seine Bauten, unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbeck 1914, 2 Bde., Hamburg 1914, bes. Bd. 2, S. 76–84.

zum Wasser hin gelegener Patrouillengang diente entlang der gesamten Schuppenreihe der Grenzaufsicht, die im Schatten überstehender Dächer ungesehen blieb, zur Kontrolle über den während der Nacht erleuchteten Kanal.

Die Speicherstadt wurde durch eine aufwendige Architektur unter Verwendung von Backstein geprägt. Der zuerst erbaute Westteil ist einheitlicher, überwiegend in neugotischem Stil gestaltet, während die zwischen 1888 und bis etwa 1912 fertiggestellten Bauten des zweiten und dritten Bauabschnitts eine stärkere Formenvielfalt zeigen.

Die gesamte Anlage der Speicherstadt rief mit der Begrenzung durch Zollkanal, den hinüberführenden Brücken mit historisierenden Torbauten, den wehrhaften Abfertigungsbauten sowie den dahinter hochragenden Speichern mit Söllern, Zinnen und Türmen von seiten der Altstadt hervor den Eindruck einer mittelalterlichen Stadtanlage. Ein optisches Auseinanderbrechen dorthin wurde durch aufwendig gestaltete Brücken sowie geschlossene Straßenfronten vis-a-vis der Speicherstadt vermieden. Die Staatstechniker hatten nicht nur moderne Nutzbauten geschaffen, sondern auch ein gestalterisches Ensemble von dichtester Aussage, mit der Wirkung, den Anspruch des dauerhaft zugesicherten Freihafens als bürgerliches Selbstbewußtsein der Hansestadt zu visualisieren.¹⁴

2.5 Der Bau der Speicherstadt als Katalysator der Segregation der Flächennutzungen

Der Zollanschluß war nicht nur Impuls der wirtschaftlichen Entwicklung, er forcierte auch die funktionale Segregation mehr als sie anderswo ansetzte.

Im alt-hamburgischen »Bürgerhaus« waren traditionell Wohnen und Arbeiten durchweg in ein und demselben Gebäude in Symbiose vereinigt gewesen, doch schon vor dem 19. Jahrhundert gab es bei großen Handelshäusern gesonderte Speicher, bevor die Separation durch den Bau der Hafenspeicher eine neue Dimension annahm.

Bis zum Zollanschluß existierten in Hamburg 644 Speicher und speicherähnliche Anlagen mit insgesamt 494 000 m² Lagerfläche, besonders über die Innenstadt verteilt.¹⁵ Die größte Anzahl wurde aufgrund der neuen Zollgrenzen und wegen Abriß durch Neubauten ersetzt. In der Speicherstadt sollten sich nach ihrer völligen Fertigstellung etwa 80% der vor dem Zollanschluß in ganz Hamburg zur Verfügung stehenden Speicherfläche konzentrieren.

Die Stelle aufgelassener Warenspeicher nahmen seit 1885 oft die sogenannten Kontorhäuser ein, die ähnlich den modernen Lagerbauten in kleinen Einheiten unterver-

¹⁴ R. Fischer / A. Griem, Kaufmannsträume. Die Hamburger Speicherstadt, Heidelberg 1982; H. Meyer-Veden / M. Sack, Die Hamburger Speicherstadt, Hamburg 1989.

¹⁵ A. Burmester (Hrsg.), Situations-Plan der Speicher und kaufmännischen Warenlager Hamburg's im Maasstabe 1:1000, Hamburg 1882; ders., Die großen Hamburger Speicherbauten Hamburg's und Altona's. Eine Sammlung von Ansichten, Grundrissen und Schnitten, Hamburg 1890.

mietet wurden.¹⁶ Der Bedarf an Büroflächen führte beim weiteren Ausbau der Speicherstadt allerdings dazu, daß auch dort einige Blöcke für Kontore eingerichtet wurden.

2.6 Eigentümer und Nutzer der Speicherstadt

Eine wichtige Entscheidung, die von der Kommission vorbereitet wurde, betraf den Verkauf und die Verwertung des vom Staat baureif zu stellenden Baugrundes im Freihafen. Der Staat hatte sich für die Belange des Hafens zur Ausgleichung individueller Kapitalinteressen den Eingriff »als eine im Dienste der Allgemeinheit zu erfüllende Aufgabe vorbehalten«. Die Intention der staatlichen Intervention war es, die Immobilien im Hafenbereich einem reinen Verfügungsrecht vorzuenthalten.¹⁷

Für das Betreiben der Speicher wurde 1885 von der Norddeutschen Bank und der Hansestadt die privat-staatliche Hamburger Freihafen- und Lagerhaus-Gesellschaft AG (HFLG) gegründet. Dieser den kaufmännischen Bedürfnissen nahestehenden Aktiengesellschaft wurde von der Stadt das pachtweise langfristig überlassene Terrain baufertig mit entsprechender Infrastruktur übergeben, während sie selbst den Bau der Speicher finanzierte. Es wurde vereinbart, daß die Aktionäre und der Staat im Verhältnis 3:5 an dem Nettogewinn des Unternehmens teilhaben sollten. Der Staat behielt sich das Recht vor, sämtliche Aktien zu einem vertraglich bestimmten Satz nach einer gewissen Zeit zu erwerben. Die HFLG (später HHLA)¹⁸ ging schließlich 1927 unter dem Vorkaufsrecht aus Privatbesitz in das alleinige Eigentum der Stadt über.

Mit der Gründung der HFLG wurde die Ausbreitung der staatlichen Einflußnahme auf einen bis dahin noch rein privat betriebenen Geschäftsbereich eingeleitet. Die Kaufleute waren weder willens, noch finanziell in der Lage, einen Komplex wie die Speicherstadt zu bebauen, »da es den Interessen der Reflectanten mehr« entsprach,

¹⁶ W. Melhop, *Alt-Hamburgische Bauweise*. Kurze geschichtliche Entwicklung der Baustile in Hamburg dargestellt am Profanbau bis zum Wiedererstehen der Stadt nach dem großen Brande von 1842 nebst ortskundlichen und lebensgeschichtlichen Angaben, 2. neubearbeitete Auflage, Hamburg 1925; H. Hipp, *Der Speicher in Hamburg*. Historisches Porträt einer Baugattung, in: *Hamburgische Architektenkammer* (Hrsg.), *Architektur in Hamburg*, Jahrbuch '89, Hamburg 1989, S. 111–129; ders., *Die Entmischung der Funktionen*. Citybildung in Hamburg als Wandel des Stadtbildes, in: *Jahrbuch für Hausforschung* 35, 1984/86, S. 293–330; ders., *Die Wandlung des Stadtbildes in der Hamburger Innenstadt um die Jahrhundertwende*, in: J. Ellermeyer / R. Postel (s. A 2), S. 127–141.

¹⁷ K. Enoch, *Bodenpolitik im Hafengebiet Hamburgs*, Hamburg 1921; K. Möller, *Grundzüge der kommunalen Bodenpolitik*. Untersuchung am Beispiel Hamburg, Berlin 1982; D. Schädel, *Städtebau und Wohnungswesen in Hamburg*. Eine Fallstudie zur Geschichte des Staatseingriffs zum Umbau und zur Sanierung der Stadt Hamburg unter besonderer Berücksichtigung des Wohnungswesens in der Zeit vom Großen Brand 1842 bis zum Ende der Weimarer Republik, Hamburg 1988.

¹⁸ Die HFLG wurde 1935 in Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) umbenannt.

»die erforderlichen Localitäten nach dem jeweiligen Bedarf ... zu miethen.« Es waren Investitionen in Gebäude dem Handelskapital nicht produktiv und bildeten einen Abzug von Profit. Der historische Ausweg war die Arbeitsteilung, indem die Lagerung von Spezialisten übernommen wurde, die nicht direkt im Handel tätig waren.

Die HFLG betrieb nur in wenigen Blöcken ein eigenes Lagergeschäft, während sie den größten Teil der Lagerräume nach dem vom Hamburger Senat genehmigten Tarif an Kaufleute und insbesondere an Quartiersleute vermietete.¹⁹ Die letzteren bewirtschafteten die Böden als Treuhänder der Kaufleute, in deren Auftrag sie einkommende Waren auf Qualität und Quantität kontrollieren, sie sachgerecht einlagern sowie gegebenenfalls bearbeiten. Die Unterbringung der Waren durch die Quartiersleute war insofern rentabler als unter ihrer Flexibilität die Räumlichkeiten so fast ständig genutzt werden konnten. Die wichtigsten Güter zur Lagerung oder Bearbeitung waren Kolonialwaren.

3. Gestalteinbrüche der Speicherstadt 1943–1967

Die Speicherstadt wurde durch Bombentreffer in Luftangriffen, besonders im Juli 1944, in Teilen zerstört, am schwersten der westliche Bereich, wo zwei Speicher ganz verloren gingen. Es waren 1945 nur etwa 45% Lagerflächen verwendbar. Der Wiederaufbau im Hafen war zuerst für den Umschlag der Seeschiffe an den Kais vordringlich, während in der Speicherstadt nur kleinere Reparaturen an leicht beschädigten Gebäuden durchgeführt wurden, um einige verlorene Lagerflächen wieder nutzbar zu machen. Die Speicher wurden dabei zum Teil in vereinfachten Formen hergestellt.

Ein intensiver Neuaufbau wurde seit den 50er Jahren angegangen. Die Voruntersuchungen ergaben, daß sich die Warenstruktur und die Lagermethoden sowie das Verkehrsverhalten nicht wesentlich geändert hatten, die Lagergüter noch meistens mit den Hafenschuten an- und vorwiegend mit Straßenfahrzeugen ausgeliefert wurden. Die einzige Neuerung bestand darin, die hydraulischen Winden durch elektrische Winden zu ersetzen.

Der Neuaufbau ging in recht unterschiedlicher Weise auf das Bauensemble der Speicherstadt ein. Die Fläche an der Kehrwinderspitze wurde mit Neubauten eines Zollamtes sowie der Arbeitseinteilungsstelle besetzt, die nicht einmal dimensional einen adäquaten Ersatz für die zerstörten westlichen Speicherblöcke boten. Die neuen Speicher fügten sich in bezug auf die Lage und den Maßstab den alten Bauten ein, auch ordneten sie sich durch Wahl des Backsteins dem roten Farbton unter. Die horizontalen und vertikalen Strukturen der überkommenen Lochfassaden wurden selten angemessen nachvollzogen, sondern entweder auf schießschartenähnliche Öffnungen verengt oder in durchfensterte Rasterfronten aufgelöst.

¹⁹ Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Vereins Hamburgischer Quartiersleute von 1886 e.V., Hamburg 1986.

Das Ensemble erfuhr dadurch weitere Einbußen, daß die Zollschuppen zur nord-westlichen Seite der Speicherstadt hin nicht wieder errichtet wurden. Der fließende und der ruhende Straßenverkehr ließen infolge der Abmessungen der Lkw größere Parkplätze anstelle von Zollrandbauten entstehen, wodurch diese Maßstabsbildner für die Speicher selbst genommen wurden.

Die Baugesinnung einer funktional ausgerichteten Aufbruchzeit löste sich nach 1960 immer mehr von einem Verständnis für das bauliche Erbe. So wurde mit der Errichtung einer durchgängigen Hafenrandmauer und einer verbreiterten Hafenrandstraße nach der Flutkatastrophe von 1962 die gestalterisch aufwendige Wandrahmbrücke mit imposanten Torbauten abgebrochen und durch einen kaum genutzten Fußgängersteg ersetzt. Die visuelle Anbindung der Speicherstadt gegen die Altstadt wurde um 1967 aufgerissen, so daß die dortige Blockrandbebauung zugunsten zweier solitärer Hochhäuser aufgegeben wurde.²⁰

4. Spekulationen zur Umnutzung der Speicherstadt

4.1 Probleme der Revitalisierung der Hafenrandzone

Die nördliche Hafenrandzone in Hamburg hat seit dem vorletzten Jahrzehnt einen funktionalen Rückgang erfahren, hervorgerufen durch technologische und logistische Innovationen. Die meisten Hafennutzungen sind vom nördlichen Elbufer verschwunden. Das allmähliche Abwandern des Hafens stromabwärts südlich der Norderelbe ließ vielerorts Brach- und Leerflächen zurück, vorab im Bereich der ersten Hafenflächen, wobei sich ein aktuell fehlendes Verwertungsinteresse zeitigte. Eine örtliche Identität in bezug auf den Hafen ist auf ganzer Länge der nördlichen Hafenrandzone nur noch fiktiv.

Mit diesem Umbruch im Standortgefüge wurde das Problem zur Revitalisierung niedergegangener Hafenrandbereiche aktuell, aber zugleich ohne hinreichende Kenntnisse auch die Speicherstadt in ihrer gegenwärtigen Funktionsfähigkeit für ein Warenlager als zeitlich überholt betrachtet.²¹ In den 60er Jahren waren dort noch Modernisierungen angestrebt worden, doch nunmehr schienen sich diese nicht mehr zu lohnen. Inzwischen wurde sie als Insel gesehen, die sich nur bedingt den Konditionen der

²⁰ R. Wegner, *Wo Hamburg am hamburgischen ist. Speicherstadt und Katharinenviertel*. Ein Hamburger Innenstadtführer, Hamburg 1989.

²¹ *Speicherstadt mit Zukunft? Die Zukunft der Speicherstadt?* Seminarbericht der TU Hamburg-Hamburg, Städtebau/Stadtbaugeschichte WS 88/89, Hamburg 1989; *Die Hamburger Speicherstadt, Unruhe an der Waterkant – Ein Drama in 13 Kapiteln*. Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Berlin, Projektbericht 17, Berlin 1989; A. Dornquast, *Die Hamburger Speicherstadt – Gewerbestandort mit Zukunft? Nutzungsperspektiven für ein Gewerbedenkmal*, Berlin, Hamburg 1989.

Moderne anpaßte. Die unmittelbaren An- und Auslieferungen vollzogen sich kaum noch zu Wasser oder über die Schiene, sondern erfolgten mit Lastwagen, immer öfter mittels Container. Die Aufgabe einiger Quartiersleutfirmen zu Beginn der 80er Jahre galt als Anzeichen für unzureichende Standorterfordernisse.

4.2 Spekulationen zur Umwidmung der Speicherstadt

Die Speicherstadt wurde seit 1973 immer mehr in den Strudel von Spekulationen von Plänen zur Umwidmung gezogen.²² Die Bedeutung baulicher Eingriffe in Hinblick auf gestalterische Einbrüche trat vorerst noch in den Hintergrund.

1. Im Jahre 1973 legte ein Architektenteam im Auftrag der Baubehörde eine Studie zum Thema »Bauen am Wasser« vor, das auf eine Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes am Hafenrand abzielte, und dafür auch eine Umnutzung der Speicherstadt vorschlug. Ein privater Architekt folgte mit dem Plan, die Freihafengrenze hinter die Speicherstadt zu verlegen, um davor – wie es bis zum Zollanschluß gewesen war – ein Wohn- und Geschäftsviertel entstehen zu lassen.²³ Es galt die Vorstellung, einen nostalgischen Komplex mit Einkaufsfazilitäten und großzügigen Wohnungen am Wasser zu schaffen, doch wurde einem solchen Projekt zunächst nicht weiter nachgegangen.
2. Im Jahre 1984 trat die Baubehörde der Hansestadt mit einem groben Entwicklungsprogramm für die gesamte nördliche Hafenrandzone auf den Plan, mit einer Reihe von Einzelmaßnahmen, die sich je nach örtlichen Gegebenheiten und individuellen Anstoßeffekten als architektonische und städtebauliche Perspektiven entwickeln ließen.²⁴ Es war ein planerisch weiter Rahmen, um diverse Aktivitäten zu wecken. – Das Programm sah in der Revitalisierung die Chance, der Innenstadt außer zur Alster auch zur Elbe hin eine Wasserkante zu erschließen, mit Erlebnisfähigkeit für Bewohner und Besucher. Dieses konnte allerdings kaum bedeuten, den wirtschaftenden Hafen wieder zum »Mittelpunkt« zu machen, sondern nur das Ambiente der Lage am Wasser zum Standortfaktor zu nutzen, wobei auch Freizeitqualitäten durchschlagen könnten. Die Speicherstadt wurde in diesem Konzept zur

²² M. F. Fischer, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Probleme einer geplanten Umnutzung*, in: *ders.*, *Phoenix und Jahresringe. Beiträge zur Baugeschichte und Denkmalpflege in Hamburg*, Hamburg 1990, S. 219–231; M. Sack, *Hamburger Allerlei. Viele Visionen, aber kein Konzept. Wenn Investoren locken, fügen sich die Senatoren*, in: *Die Zeit* 38, 15. September 1989, S. 57–58; G. Kähler, *Hamburg und sein Hafen*, in: *Bauwelt* 81 (1990), S. 2299–2317.

²³ Gerkan, Marg und Partner (1973), *Hamburg – Bauen am Wasser, Städtebauliches Gutachten*, Hamburg 1973; *Hamburger Abendblatt* 4. Januar 1974.

²⁴ *Baubehörde Hamburg, Landesplanungsamt* (Hrsg.), *Stadt am Hafen, Hafenstadt, Hamburg 1986; Staatliche Pressestelle Hamburg*, Mitteilung vom 16. April 1987, Hamburg 1987; E. Kossak / M. Markovic, *Hamburg – Stadt am Fluß, Hamburg 1989; Stadt im Fluß. Ein Gespräch zwischen Egbert Kossak, Gert Kähler, Dirk Meyhöfer und Manfred Sack*, in: *Hamburgische Architektenkammer* (Hrsg.), *Architektur in Hamburg, Jahrbuch '90*, Hamburg 1990, S. 8–15.

Umnutzung in eine multifunktionale Cityerweiterungszone mit neuen Läden, Gewerbe- und Bürohausanlagen vorgesehen, die zuerst für die peripheren Flächen von Kehrriederspitze und Ericusspitze umzusehen und sukzessive auf die Speicher auszudehnen wäre.

3. Im Jahre 1988 wurde ein weiterer Schritt in Richtung einer Umnutzung der Speicherstadt getan, als der Senat das Objekt zum Verkauf anbieten wollte. Der Senat selbst spekulierte im Sinne der Wirtschaft, die in dieser Hinsicht nicht mehr auf den Hafen ausgerichtet war.²⁵ Es wurde die Auffassung insistiert, die Speicherstadt würde unter veränderte wirtschaftliche Bedingungen geraten, so daß in vermeintlicher Fürsorge solche Argumente für eine Verlagerung dortiger Nutzer herhalten sollten. Die verantwortlichen Politiker und die stadteigene HHLA sahen indes, daß sich der Standort mit den historischen Baukörpern viel rentabler vermarkten ließe.²⁶ Die HHLA erzielte inzwischen weder Gewinne aus den Mieteinnahmen noch hatte sie Rücklagen daraus. Selbst eine maßvolle Steigerung der Mietpreise könnte die gegenüber neuen Nutzungen zu erzielenden Beträge bei weitem nicht erreichen. Es wurde zudem angeführt, daß der Erhaltungsaufwand für die so reich und differenziert gestaltete Bausubstanz dringliche Fassadensanierungen und Dachreparaturen erfordere. Schließlich wäre für die derzeitigen Nutzer mancherorts der Bedarf baulicher Modernisierungen gegeben.

4.3 Widerstand gegen die Umwidmung der Speicherstadt

Der Vorschlag durch den Senat war wohl unter Fühlungnahme mit interessierten Investoren aufgekommen, nicht aber mit Vertretern der betroffenen Firmen erörtert, noch in der Öffentlichkeit diskutiert worden. Die sogenannte zukunftsweisende Entscheidung ließ den Argwohn aufkeimen, daß es den Regierenden um die attraktive Vermarktung einer großen citynahen, stadteigenen Fläche angesichts einer prekären Haushaltslage ging. Allein die Diskussion redete den Betrieben in der Speicherstadt die Verelendung an den Hals und machte andererseits den Bereich attraktiver.

Es formte sich in einem Prozeß voller Eigendynamik ein einhelliger Widerstand. Der Versuch, aus der Speicherstadt eine Immobilie zu machen, führte zum Einspruch aus zweifacher Sicht, zum einen durch alteingesessene Lagerfirmen und zum anderen durch eine Öffentlichkeit, die sich für »ihre« Speicherstadt einsetzte.

1. Die momentan die Lagerflächen nutzenden Wirtschaftsunternehmen, voran die Quartiersleute, verteidigten ihren Standort mit vielfältigen Argumenten, wobei sie sich auf eine angemessene Verwendung der Speicher als Warenlager beriefen, unter anderem auf Agglomerationseffekte von Betrieben verwiesen und zudem den Vorteil zentraler Lage und günstiger Mietpreise hatten.

²⁵ Staatliche Pressestelle Hamburg, Mitteilung vom 8. März 1988.

²⁶ HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Kurzzusammenfassung der Argumentationslinien, Hamburg 1985/88.

2. Eine sensibilisierte Öffentlichkeit artikulierte über die Medien ein steigendes Wertbewußtsein für das gründerzeitliche Ensemble. In einer sich aufschwingenden Epoche im Bekenntnis zu tradierter Stadtgestalt verstärkte sich ein Besinnen auf die Einmaligkeit der Speicherstadt in einem immer nüchterner werdenden Hafen. Der Baukomplex wurde alsbald zum festen Bestandteil für den städtischen Tourismus.

So kam es zu einer eigenartigen Symbiose zweier Interessengruppen. Die Firmen wollten ihre dortigen Nutzflächen behaupten, die Öffentlichkeit begann sich dafür zu engagieren, das originäre Bauensemble zu wahren.

Die städtische Verwaltung, seit dem Erfolgserlebnis im Wiederaufbau nach dem Brande von 1842 mehr an radikalen Stadtumbau als an behutsame Erhaltung von baulichem Erbe gewöhnt, kam durch das Begehren in die Enge, eine Umnutzung nicht ohne Widerpart durchführen zu können. Die tradierte Nutzung galt als konservatorischer Idealfall, zumal er auch die Beförderung der Waren am Speicher, trotz technischer Neuerungen im An- und Abtransport, erleben lassen würde.

4.4 Die gegenwärtige Nutzerstruktur der Speicherstadt

Die Empfehlung zum Verkauf der Speicherstadt durch den Senat fußte weder auf der Erkenntnis über die tatsächliche potentielle Nachfrage an Speicherflächen noch einem schwebenden Veränderungsbedarf als Voraussetzung zur Beurteilung einer Umnutzung. Vor dem Hintergrund solcher Unsicherheiten wurden diffizile Kartierungen und Befragungen angestellt, die schließlich zeigten, daß der Lagerhauskomplex durchaus angemessen genutzt wird.²⁷ Die Speicherflächen der Böden sind zu etwa 90% ausgebucht, fast nur hochwassergefährdete Keller stehen leer. Es sind fast 520 Betriebe unterschiedlicher Branchen mit etwa 2500 Arbeitsplätzen tätig. Die Bedeutung der für die Nutzung der Flächen dominanten Quartiersleutefirmen ist trotz Übernahme neuer Aufgaben und neuer Produkte, wie »modernen« technischen Artikeln, von 1973 auf 1989 zwar von 68 auf 39 Betriebe zurückgegangen, die in ihrer Konzentration anstelle von 82% immerhin noch 68% der Lagerfläche halten. Ein wichtiger Standortnehmer ist weiterhin der Kaffeeimport mit seinem größten Umschlagplatz in Europa. Ein Novum der letzten beiden Jahrzehnte ist, daß etwa 190 Orientteppichhandlungen eingezogen sind und sich in der Speicherstadt der führende Teppichhandelsplatz der Welt einrichtete. Die baulichen Besonderheiten der Speichergebäude schaffen für die Teppichhändler agglomerative Voraussetzungen, wobei sich mit dem

²⁷ Im Jahre 1989 erfolgten Untersuchungen zur wirtschaftlichen Struktur der Speicherstadt, zum einen durch das von der HHLA beauftragte Unternehmen PLANCO, zum anderen durch das Institut für Geographie und Wirtschaftsgeographie der Universität Hamburg, das aus freien Stücken handelte. S. PLANCO Consulting GmbH, Nutzerbefragung Speicherstadt – Hauptergebnisse der Befragung, Hamburg 1989; J. Lafrenz, Untersuchungen zur Flächennutzung der Speicherstadt in Hamburg: Kartierung und Befragung, Manuskripte Hamburg 1989.

einerseits engen, andererseits räumlich getrennten Nebeneinander basarähnliche Standortverhältnisse ergeben haben.

Die Zukunftsaussichten der Betriebe der Speicherstadt lassen trotz manch struktureller Anpassungsprobleme einzelner Firmen nicht ohne einschneidende staatliche Eingriffe mit einem Freiwerden weiterer Flächen rechnen. Die moderaten Mieten für den bisherigen Gebäudekomplex sind Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Handelsplätzen.

4.5 Denkmalschutz der Speicherstadt

Während die überkommene Funktion der Speicherstadt immer mehr in Zweifel gezogen wurde, verstärkte sich seit Beginn der 70er Jahre ihre strukturelle Wertschätzung.

Im Jahre 1971 wurde die Speicherstadt immerhin als Milieugebiet eingestuft. Ein solcher Bereich hat allerdings nicht die unveränderte Erhaltung seiner Objekte zum Ziel, sondern die Bewahrung städtebaulicher Eigentümlichkeit im ganzen, was auch durch Neubauten geschehen könnte. Der öffentliche Druck führte schließlich erst 1991 dazu, daß der Bereich von Kehr wieder und Wandrahm unter Denkmalschutz gestellt wurde, nach erheblichen Widerständen im Senat, in dem das formale Argument gelten sollte, daß die Hansestadt (über die HHLA) sowieso der Eigentümer wäre und sich nicht selbst Vorschriften der Erhaltung zu machen hätte.

Der Denkmalschutz wurde pauschal für einen umgrenzten Bereich einschließlich der Straßen und Brücken ausgesprochen. Die Begründung wurde durch keine Aufnahme der Einzelheiten, wie Keller, Treppen, Winden gestützt. Diese wäre jedoch schon in Hinblick darauf erforderlich, daß private Nutzer nicht, wie in vergangenen Jahren manchen, meist inneren, Umbau durchführen könnten.

Der Denkmalwert der Speicherstadt für ein Stück wahrgenommener Identität an der Wasserkante liegt nicht nur in architektonischen und städtebaulichen Qualitäten mit den Bauten, ihrer Geschlossenheit und deren Beziehung zur Umgebung,²⁸ sondern auch in ihrer ursprünglichen Funktion, die vom authentischen Leben geprägt wird, das die Welt der Arbeit der Warenlager und Kontore bestimmen. Diese Besonderheit der Speicherstadt ist ihr für eine Erhaltung als Denkmal durch eine Übereinstimmung von Form und Funktion. Die niedrigen Mieten bedeuten nicht nur de facto das Subventionieren dortiger Gewerbetreibender, sondern selbstige sind auch »ideale Wirte« im Sinne einer adäquaten Denkmalpflege. Eine solche Intention fordert allerdings dazu heraus, wirtschaftliche Ziele gegenüber einer neuerlichen Vermarktung zurückzustecken.

Das Atmosphärische des Reizes der Speicherstadt ist zweifellos eine Versuchung zur Umwidmung und damit eine Gefahr für ihren originalen Fortbestand. Eine Um-

²⁸ I. Rüttgerodt-Riechmann, Gutachten zur Speicherstadt zum Zwecke der Einbringung in die weitere behördeninterne Debatte, Hamburg 1988.

nutzung der tiefen Speicher dürfte für die meisten Nutzungen schon in Hinblick auf das Erhalten der äußeren Gestalt problematisch sein. Die anfänglich für den Baukomplex angeregte Umwidmung in ein Wohngebiet würde bezüglich der Denkmalpflege besonders destruktiv sein. Für die Revitalisierung alter Häuser ist in der Tat das Wohnen, eventuell auch die Büronutzung wegen der kleinteiligen Erschließung oft am besten, nicht aber hinsichtlich der bis 28 m tiefen Speicher. Ein entsprechender Umbau wird nur unter künstlicher Beleuchtung von Teileinheiten möglich sein, oder durch Lichthöfe mit Durchfenstern der Dächer. Die engen und steilen Treppenhäuser wären umzubauen und wohl durch Personenaufzüge zu ergänzen, die ebenso wie weitere technische Einbauten die innere Bausubstanz stark beeinträchtigen würden. Ein integriertes Einkaufszentrum dürfte nach außen hin noch am wenigsten schaden, wobei jedoch die innere Struktur in großem Maße aufgegeben würde.

4.6 Politik der sanften Methoden zur Umnutzung der Speicherstadt

Die vor einigen Jahren aufgelaufene Kontroverse um die Speicherstadt veranlaßte Senat und Handelskammer das Ziel der Umnutzung mit sanfteren Methoden weiter zu traktieren, in der Hoffnung, daß die öffentliche Diskussion abschwelen, und die reale Entwicklung längerfristig in die von ihnen angestrebte Richtung führen würde. Damit nicht wieder Grundsatzkonflikte über deren generelle Zukunft aufflackerten, sollten die Planungen hinsichtlich struktureller und funktionaler Anforderungen darauf gerichtet sein, das Gesamtkonzept als Bestandteil einer sanften, organischen Entwicklung gelten zu lassen.

Die Speicherstadt soll zunächst weiterhin der Lagerhaltung dienen, wohl aber wären die wenig genutzten Flächen an ihren Enden und zum Süden hin wegen der innenstadtnahen Lage neuen Nutzungen zuzuführen, wobei die sukzessive Rücknahme der Zollgrenze, die beim Bau der Speicherstadt phasenhaft ausgeweitet wurde, kaum ein Problem sein dürfte, mehr schon ein verbesserter Hochwasserschutz, der für die Warenlager nicht gefordert, aber für ein Mischnutzungsgebiet nötig sein wird.

1. Nachdem 1989 in Konkurrenz zweier Bewerber ein internationaler Investor den Zuschlag für einen der kostbarsten Bauplätze in Hamburg, die in die Elbe ragende Spitze der Kehr wieder Spitze und ihr Nachbarterrain am Sandtorhöft erhalten hatte, entsteht dort das Hanseatic Trade Center, ein gigantisches Bürozentrum für 4000 Arbeitsplätze auf 102 000 m² Bruttogeschoßfläche mit vermietbaren Büroeinheiten in unterschiedlichen Raummaßen, ergänzt durch Verkaufs- und Restaurationsbetriebe sowie ein Apartmenthotel. Der Hochwasserschutz ist dadurch zu gewährleisten, daß das Gelände angehoben wird und im Erdgeschoß Parkgaragen eingerichtet werden.
2. Das kleine Dreieck der Ericusspitze – aus dem Bastionärsystem hervorgegangen – war als Südostecke der Speicherstadt nicht mehr ausgebaut worden, und soll am dort vernachlässigten Rand der Innenstadt durch eine intensive Bebauung mit

70000 m² aufgewertet werden.²⁹ Ein Ideenwettbewerb für die Ericusspitze, in naher Verbindung zu zwei Ausstellungshallen am Deichtor sowie zum Kontorhausviertel und zur Hafen-City, wurde entschieden, der Bau setzte aber noch nicht ein. 3. Die innenstadtnahen Becken des älteren Hafens werden für die Schifffahrt kaum genutzt, wenn sie nicht gar zum Teil schon zugeschüttet worden sind.³⁰ Ein großes, sich der Speicherstadt nach Süden anschließendes halb verlassenes Hafenterrain mit zwei teilweise reduzierten Hafenbecken könnte einen wichtigen Erweiterungsraum für zentrale Funktionen abgeben. Das weithin brachliegende Gelände ist hervorragend erschlossen, und zu Fuß in wenigen Minuten von der Altstadt aus zu erreichen. Ein Ideenwettbewerb hat für diesen Raum großzügige Konzepte entwerfen lassen.³¹ Die konkrete Inwertsetzung des Areals ist allerdings insofern unentschieden, als sich – mit Bindung an das Kaffeezentrum in der Speicherstadt – dort dessen Lagerfunktion in letzter Zeit ausbreiten.

Die Zielsetzungen, den Peripherieräumen zunächst innerstädtische Attraktivität zu verleihen, hat die Befürchtung, für eine langsame »Austrocknung« und den Verlust der originären Speicherstadt verstärken würden. Durch eine Bebauung am östlichen und am westlichen Ende dürfte diese »in die Zange genommen« werden.

Die Mieten in der Speicherstadt dürften für neue Büroflächen mehrfach so hoch wie die für derzeitige Lagerflächen ausfallen. Die Optionen für Büroeinheiten an solchem Standort werden als besonders lukrativ eingeschätzt. Die steigende Flächennachfrage, welche innovative Bürotechniken und regionale Umverteilungsprozesse auslösten, führte kurzzeitig zum Bauboom in Hamburg. Wenn auch inzwischen ein ausgeglichener Büroflächenmarkt in der Hansestadt bestehen dürfte, so werden doch intraurbane Lagevorteile bei vorhandener Standortkonkurrenz weitere Bauten entstehen lassen, während anderwärts sich Leerstände einstellen würden.³²

Die momentan weniger aktuelle Umwidmung der Speicherstadt in Wohnungen

²⁹ Städtebaulicher Ideenwettbewerb Deichtor und Ericus, s. G. Kähler (s. A 22), S. 2313–2317; Ericusspitze, in: Hamburgische Architektenkammer (s. A 24), S. 68–69.

³⁰ D. Maass, Geschichte und Bedeutung des Sandtorhafens im Rahmen der Hamburger Hafenentwicklung und im Rahmen der heutigen Hafenlandschaft, insbesondere unter Berücksichtigung der Schuppen- und Kaianlagen, in: Akten des Denkmalschutzamtes, Hamburg 1984.

³¹ Vorschläge neuerlicher Inwertsetzung s. Schinkel-Wettbewerb, Entscheidung, in: Baumeister 86, 1989, H. 5, S. 13.

³² R. Künneke / P. Schacht, Expertise zum Hamburger Büroflächenmarkt. – Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH, Hamburg 1983; T. Mirow, Euro-Office. Eine Investition für Hamburgs Zukunft im Europäischen Binnenmarkt. Ergänzte Vorschläge für eine Kommunikations-Strategie der R. M. Docklands Bauträger GmbH, Hamburg 1989; Zadelhoff GmbH – Internationale Immobilienberatung, Büromarkt Hamburg unter besonderer Berücksichtigung des Projektes »Kehrwiederspitz«, Frankfurt a. M., Düsseldorf / Hamburg 1989; C. Farenholtz / C. Scherger / A. Pfadt / P. Schroeders, Bauliche und räumliche Auswirkungen von ökonomischen und technischen Veränderungen im Bürosektor. – Fallstudien in Hamburg und ausgewählten Großstädten der Bundesrepublik Deutschland, Technische Universität Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich, Städtebau Forschungsschwerpunkt 1, Stadt, Umwelt und Technik 39, Hamburg 1990.

würde wegen der durch die zentrale Lage am Wasser und infolge der hohen Umbaukosten der Bauten bedingten Marktpreise eine gewisse Exklusivität für eine zahlungskräftige Gruppe mehr kleiner Haushalte nach sich ziehen. Ein solches Wohngebiet würde aller Voraussicht nach jedoch einer beträchtlichen Luft- und Wasserverschmutzung unterliegen.

4.7 Problem der Stadtgeschichte im Umfeld der Speicherstadt

Seit 1984 gab es mehrere Gestaltungsvorschläge zum Bereich um den schon teilweise zugeschütteten Sandtorhafen in Verbindung mit der nahen Speicherstadt.³³ Die Gutachten wurden alle von einem Architektenbüro angefertigt, zuerst im Auftrag der Wirtschaftsbehörde, vier Jahre später für die Baubehörde, und ein weiteres für eine kanadische Investorengruppe.

Der einzige bisher planmäßig in Bebauung genommene Bereich, die Kehrwiederspitz mit dem angrenzenden Sandtorhöft, für das Hanseatic Trade Center, folgt einem Kompromiß verschiedener Architekturkonzepte, nach mehrstufigen behördlichen Beratungen,³⁴ und soll die städtebauliche Arrondierung des im Krieg zerstörten westlichen Teiles der Speicherstadt mittels Neubauten für Citynutzungen erreichen, wofür zwei in das Ensemble nicht passende Gebäude abgerissen werden und ein nüchtern wieder errichteter Speicher zum Parkhaus umgebaut wird.

Die Pläne zur Ergänzung der Speicherstadt halten nicht deren Baufluchten strikt ein. Es wird sogar eine neue mehrgeschossige Bebauungszeile am ehemaligen Sandtorhafen dem neuen Komplex seitlich vorgeschoben, auch wird die durch Flachdächer die überkommene Dachlandschaft nicht eingehalten, so daß die ganzheitlichen Gestaltwirkungen des historischen Baukomplexes reduziert werden. Die neuen Bauten betonen durch die Verwendung von Klinker als Fassadenmaterial die Verbindung zur Speicherstadt, die größeren Glasflächen der Bürobauten verstärken jedoch den Gegensatz.

Auf der Kehrwiederspitz wäre eine weithin sichtbare und wirksame Architektur höchster Qualität anzustreben. Die »halbherzige« Anpassung an die Architektur der Speicher mag für den entstehenden Bürokomplex genügen, verfehlt aber das Ziel, ein wirklich architektonischer Höhepunkt in Hamburg zu werden, der auch die Speicherstadt noch aufwerten würde.

Der Blickpunkt der von See kommenden Schiffe war vor 1964 auf der südlich an-

³³ Die Gestaltungsgutachten I bis IV Sandtorhafen/Speicherstadt, in: G. Kähler (s. A 22), S. 2304 bis 2308; 1. und 2. Stufe des Wettbewerbs Sandtorhöft/Kehrwiederspitz, ebda., S. 2308 bis 2313.

³⁴ Gerkan, Marg und Partner, Royal Trust Group – Projekt Kehrwiederspitz, Erläuterungen zur baulichen Planung, Hamburg 1989; G. Kähler, Thesen zur Neubebauung der Kehrwiederspitz, in: Architektur für Hamburg. Bund Deutscher Architekten BDA der Hansestadt Hamburg e.V.; Geplantes – Gebautes – Ungebautes 1984 – 1994 – 2004, Katalog zur gleichnamigen Architekturausstellung, Hamburg 1994, S. 214–218.

schließenden Landspitze im Hafen, dem Kaiserhöft, der architektonisch auffällige Kehrriederturm am Kaiserspeicher, der mit einem großen Zeitballon als Gezeiten-signalanlage diente, und damit einen hohen Symbolcharakter hatte.³⁵ Die Stadt hat den genius loci, durch die jetzigen Neubauten an der Position der Kehrriederspitze nicht in originärer Weise wahrgenommen.

Eine öffentliche Auseinandersetzung über Städtebau und Architektur wird in Hamburg kaum nachhaltig betrieben. So gibt es weder ein Beratungsforum noch einen Beirat zur Stadtplanung oder zur Stadtgestaltung, um etwa auf solche Projekte wie die östlichen oder westlichen Anschlußbauten zur derzeitigen Speicherstadt zu reflektieren.

5. Vergleichende Betrachtung

1. Die Speicherstadt in Hamburg entstand in der Hochgründerzeit unter den wirtschaftlichen Forderungen für einen leistungskräftigen Hafen, während gegenwärtige Intentionen bestehen, eine Bindung an den Warenverkehr über den Hafen nach ersten Einbußen aufzugeben.
2. Unter Zielkonflikten neu aufkommender ökonomischer Determinanten läßt sich für die vor- und rückläufigen Prozesse das Bestehen einer innigen Verflechtung zur Gewinnmaximierung von privatem und staatlichem Sektor erkennen. Die Stadt selbst stellte sich nicht nur vor der Jahrhundertwende an die Spitze der Bemühungen, einen wirtschaftlichen Wandel auf Kehrrieder und Wandrahm einzuleiten, sondern versuchte auch mit dem intendierten Verkauf der Speicherstadt vor wenigen Jahren eine Initialzündung zur Umwidmung zu geben.
3. Der Baugrund für die Warenlager mußte erst in eine Hand gebracht werden, wozu ein Expropriationsgesetz uneingeschränkte Möglichkeiten offerierte, mit dem Effekt, daß die Stadt nunmehr quasi als Eigentümer die Möglichkeit hat, Kündigungen auszusprechen und die Speicherbauten sogar einzeln an Investoren zu verkaufen.
4. Die Kaufleute waren bei der Gründung und sind zur Zeit hinsichtlich einer Umnutzung in ihrer Meinung jeweils gespalten. Es setzte sich in der Standortwahl die Gruppe durch, die zugunsten der Wirtschaft keinen radikalen Eingriff scheute. In der Gegenwart klaffen die Unterschiede noch weiter, als momentane Nutzer und anonyme Investoren gegenläufige Interessen vertreten.
5. Die Bindung der Speicherstadt an die City war nicht nur bei der Errichtung, sondern ist auch bei neuerlicher Inwertsetzung ein wichtiger Standortfaktor.

³⁵ Der Kaiserspeicher von 1875 war im Zweiten Weltkrieg zwar zerstört worden, nicht aber der zugehörige Kehrriederturm, der jedoch 1964 gesprengt wurde, als dort ein großer Backsteinspeicher mit schießschartenartigen Fenstern errichtet wurde.

6. Der Bau der Speicherstadt bedeutete eine bis dahin in Deutschland beispiellose Umgestaltung eines Mischnutzungsviertels in einen monofunktionalen Bereich unter Verlagerung der vorhandenen Betriebe und Bewohner. Die angedachte neue Disposition zur Speicherstadt der letzten Jahre würde wiederum eine Umsetzung bestehender Betriebe bedingen. Es bleibt offen, ob sich dabei wie zuvor ein Mischnutzungsbereich einstellen würde, da der Run auf Bürostandorte möglicherweise dominieren wird.
7. Der Bau der Speicherstadt implizierte das Auslöschen des vorhergehenden Stadtstruktur, die gegenwärtig vorgetragene funktionale Umwidmung würde nicht den Abriß bedeuten, sondern ließe Einbußen in der Originalsubstanz der Speichergebäude erwarten.
8. Die Speicherstadt entstand nicht in einem Zuge, sondern in mehreren Phasen, auch dürfte sich ein möglicher Umbau nicht mit einmal einstellen. Die gegenwärtigen Maßnahmen für die fast zerstörte Westseite und die nie vollendete Ostseite sind mögliche »Verbote« solcher Dynamik.
9. Die Speicherstadt ist das Ergebnis einer in der Hochgründerzeit gängigen Anpassungsplanung, die den Prinzipien des Liberalismus folgte, während eine viel komplexere Stadtentwicklungsplanung, welche Forderungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen hat, sich in aufwendigerer Weise durchsetzen müssen.
10. Die Öffentlichkeit wurde beim Bau der Speicherstadt an den Rand gedrückt, während sie heutzutage – bei hinreichend langem Durchhalten – im Sinne der Erhaltung der Denkmalwerte durchaus Erfolge erzielen können dürfte.

6. Ausblick

Die angelaufene Revitalisierung in Hafenrandzonen anderer Städte, speziell in London der Docklands, mag die verlockenden Vorstellungen für einen Umbau der Speicherstadt in Hamburg aktiviert haben, doch hinken solche Vergleiche. Dort sind nach langen Leerständen von Hafenfazilitäten bauliche und wirtschaftliche Chancen zu sehen. Eine solche Einschätzung kann zwar auch für manche Position der Hafenrandzone in Hamburg gelten, doch besteht gerade für die Speicherstadt kein Bedarf zur momentanen Umnutzung, sondern es existiert (noch?) ein Idealfall der Denkmalpflege.

Die Speicherstadt wird durch ihren hohen Denkmalwert einer Dualität im Reiz ausgesetzt, die darin besteht, die Baugruppe zum einen im originären Zustand zu belassen, und zum anderen trotz gestalterischer Einbußen für gewinnträchtige Nutzungen zu vermarkten. Die Denkweise in der Hansestadt geht generell immer noch vom wirtschaftlichen Gewinn aus. Die Stadt tilgte die damalige und duldet die gegenwärtige Nutzung, stützt sie aber nicht bedingungslos, um auf diese Weise ein nutzungsgerechtes Denkmal zu erhalten. Der Gedanke, die Speicher durch die

»historische« Funktion in adäquater Weise zu wahren, auch wenn sie in Relation zu ertragreicheren Nutzungen auf Dauer zu subventionieren wäre, war bisher nicht zu vernehmen. Es gilt zu bedenken, daß auch ein Imagefaktor – zu dem der Speicherkomplex inzwischen wurde – sich in wirtschaftlicher Effizienz für die Stadt wird auswirken können. Die Zukunft der Speicherstadt ist primär eine Frage von politischen Entscheidungen.

Barbara Hahn

Die Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete in Toronto

Ökonomische contra soziale Interessen

1. Einführung

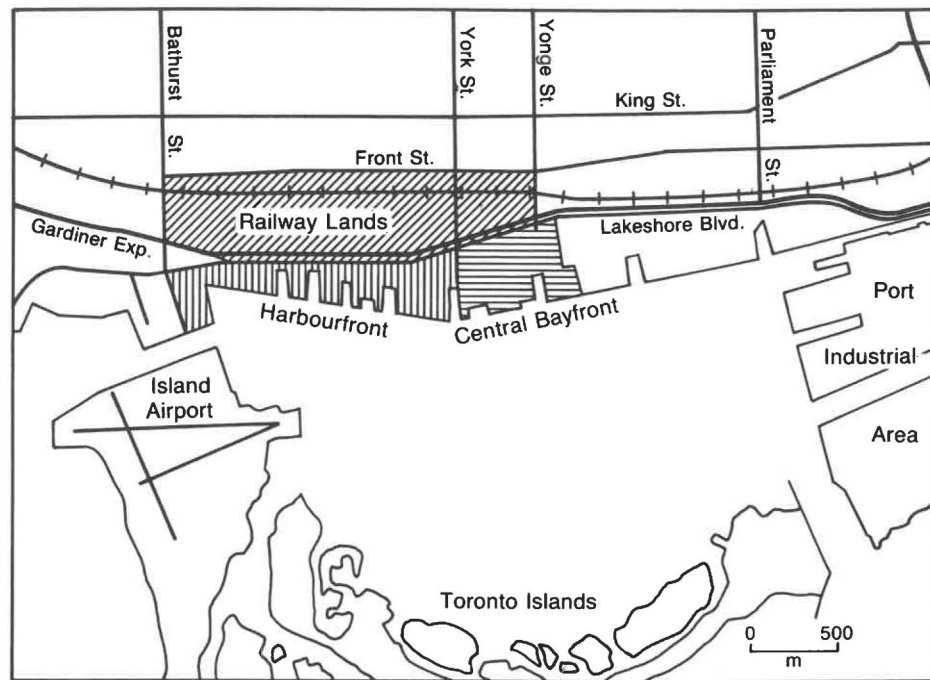
Die meisten US-amerikanischen und kanadischen Städte hatten bis in die 60er Jahre keine Schauseite zum Wasser. Die innenstadtnahen Uferbereiche wurden von Hafenanlagen und Industriebetrieben eingenommen, die darüber hinaus durch parallel zum Ufer verlaufende Eisenbahngleise und Stadtautobahnen von der Innenstadt abgeschnitten waren. Der Strukturwandel der Häfen, der in den 50er Jahren einsetzte, bewirkte eine Verlagerung der Hafenanlagen auf innenstadtf fernere Standorte. In den alten Hafenbecken und an den Fingerpiers konnten die immer größer werdenden Schiffe nicht mehr abgefertigt werden und die alten Lagerhallen wurden nicht mehr gebraucht, da die Güter jetzt entweder in Containern angeliefert oder direkt weitertransportiert wurden. Mit der Verlagerung der Häfen zog sich auch die Industrie aus den zentralen Uferbereichen zurück, und gleichzeitig konnten die umfangreichen Gleisanlagen, die früher für den Transport der Waren gebraucht wurden, beseitigt werden. Fortan konnten auch die kanadischen Städte das Wasser, an das sie gebaut waren, entdecken und sich zum Ufer öffnen.

Jahr	Umschlag (1000 t.)	Jahr	Umschlag (1000 t.)
1965	5826	1980	2486
1970	5162	1985	1716
1975	2987	1989	1627

Tabelle 1: Der Umschlag im Hafen von Toronto.

Quelle: Minister of Supply and Services, Canada Yearbook, Ottawa, Jahrgänge 1960–1992.

Am Beispiel der Stadt Toronto (1991: 3,89 Mio. Einw.) kann bestens gezeigt werden, welches Entwicklungspotential durch die Aufgabe der innenstadtnahen Hafenstandorte auch für die kanadischen Städte besteht. Der Hafenumschlag ist in den vergangenen 25 Jahren in dieser Stadt sehr stark zurückgegangen (vgl. Tab. 1) und gleichzeitig sind die Hafenanlagen auf östlich der Innenstadt aufgeschüttetes Neuland verlagert worden. Die südlich der Innenstadt gelegenen Uferbereiche, die früher Standort des Hafens von Toronto waren, werden heute in die Central Bayfront und in die Harbourfront untergliedert. Die 40 ha große Central Bayfront ist ausschließlich von privaten



Quelle: Unterlagen der Stadt Toronto

Abb. 1: Die innenstadtnahen Uferbereiche in Toronto.

Investoren, die rein kommerzielle Interessen verfolgt haben, saniert worden. Dagegen wurde die benachbarte gleich große Harbourfront durch eine gemeinnützige Gesellschaft, die versucht hat, soziale Ziele zu verwirklichen, umgestaltet (vgl. Abb. 1). Heute stellt sich die Frage, welche Vorgehensweise besser geeignet war, die anfänglichen Probleme zu lösen und das vorhandene Potential auszuschöpfen, und ob die an gemeinnützigen Zielen orientierte Sanierung des Ufers ein Beispiel für andere Hafenstädte sein kann. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, welche Konflikte mit einer Revitalisierung verbunden sein können.

2. Die innenstadtnahen Uferbereiche in Toronto

Als 1834 die Stadt Toronto gegründet wurde, lag die Front Street direkt am Ufer des Ontario-Sees. Diese Straße, heute Standort weithin sichtbarer Wahrzeichen Torontos, wie dem Royal York Hotel oder der Royal Bank mit ihren vergoldeten Türmen, bildet die südliche Begrenzung des Central Business Districts, liegt aber ca. 600–700 m von der leicht geschwungenen Uferlinie des Sees entfernt. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist wiederholt Land für Bahn- und Hafenanlagen aufgeschüttet worden. Bereits

um die Jahrhundertwende gab es für die Bevölkerung praktisch keine Möglichkeit mehr, das Ufer des Sees aufzusuchen, da dieses ausschließlich industriell genutzt wurde. Weitere Landaufschüttungen folgten, nachdem 1911 der neugegründeten Toronto Harbour Commission (THC) 800 ha am See und die Verwaltung des Hafens übertragen wurde. Die Aufschüttungen östlich der Innenstadt schufen dabei die Voraussetzungen für die spätere Verlagerung des Hafens in diesen Bereich.¹ Mit der Umgestaltung der ehemals von Bahn, Hafen und Industrie genutzten Flächen ist in den 60er Jahren begonnen worden. Obwohl die Sanierung auch heute noch nicht abgeschlossen ist, ist eine erste Bewertung der Umgestaltungsmaßnahmen möglich.

3. Planung und Umgestaltung

Bereits Ende der 50er Jahre hat die Stadt Toronto das Entwicklungspotential der zentralen Uferbereiche erkannt. Als problematisch wurde allerdings die Überwindung des bis zu 300 m breiten Korridors der Railway Lands gesehen. Um in der Zukunft einen visuellen und funktionalen Anschluß des Ufers an die Innenstadt zu ermöglichen, sah daher ein erster Plan von 1962 eine Überdachung der Railway Lands vor.² Diese Idee wurde allerdings nie verwirklicht; vielmehr wurde 1964 mit der Eröffnung des 23 m hoch aufgeständerten Gardiner Expressway südlich der Railway Lands eine weitere nicht nur tatsächliche, sondern auch psychologische Barriere zwischen Innenstadt und Ufer errichtet.

Einer raschen Realisierung des Plans stand auch entgegen, daß das gesamte am Ufer gelegene Land nicht der Stadt, sondern der THC gehörte. Diese verkaufte wiederum 1962 zwei größere, an der Central Bayfront gelegene Grundstücke an die Zeitung Toronto Star und an eine private Immobiliengesellschaft. Hiermit hatten erstmals private Investoren Interesse an Seegrundstücken gezeigt.³

In den folgenden Jahren versuchte die Stadt wiederholt, Einfluß auf die Umgestaltung des Ufers zu nehmen. Die Verwirklichung aller Pläne scheiterte aber immer wieder an der Finanzierung, der technischen Umsetzbarkeit oder der mangelnden politischen Durchsetzbarkeit. Die Planungskomitees, die sich zeitweise aus Mitgliedern von bis zu 26 verschiedenen Behörden und Verbänden und Vertretern der Stadt To-

¹ I. Allaby, The Harbourfront Lands: Revitalizing Toronto's Waterfront, in: Habitat, Vol. 27, No. 2, 1984, S. 2–7; K. Greenberg / G. Sichiri, Toronto's Moveable Shoreline. – Working Papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, No. 5, Ottawa 1990; J. Spelt, Toronto, New York 1973, hier S. 47–50; B. Hahn, Stadterneuerung am Ufer des Ontario-Sees in Toronto, in: Die Erde, Heft 124, 1993, S. 237–252, hier S. 238 f.

² City of Toronto, The Core of the Central Waterfront, Toronto 1962.

³ G. Desfor / M. Goldrick / R. Merrens, A Political Economy of the Waterfront: Planning and Development in Toronto, in: Geoforum, Vol. 20, 1989, No. 4, S. 487–501, hier S. 490.

ronto, von Metro Toronto (Zusammenschluß der Stadt Toronto und fünf angrenzenden Boroughs) sowie der Provinz- und Bundesregierung zusammensetzten, waren zu schwerfällig, um einen endgültigen Plan zu erarbeiten.⁴ Dieses geschah erst 1988, als endlich ein Plan für die Umgestaltung des gesamten Seeufers verabschiedet wurde.⁵ Zu diesem Zeitpunkt waren aber die zentralen Uferbereiche bereits weitgehend bebaut und einer anderen Nutzung zugeführt worden.

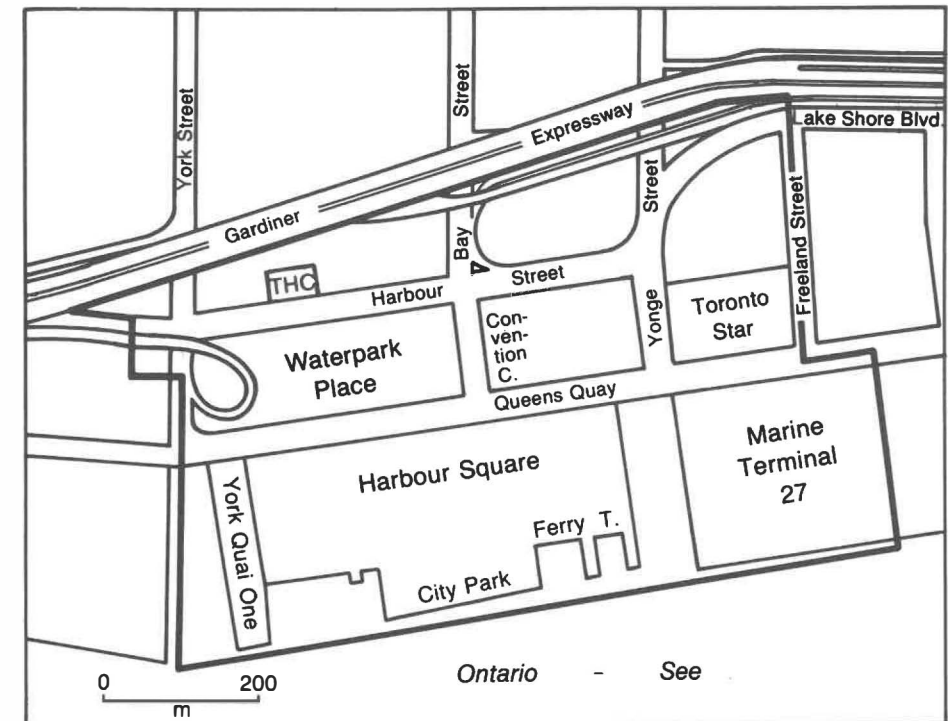
3.1. Central Bayfront

An der Central Bayfront sind die ersten Projekte in den 70er Jahren von der privaten Immobiliengesellschaft, die hier 1962 Land erworben hatte (s. o.), verwirklicht worden. Obwohl die Stadt Toronto den Bau von Wohnungen für alle Einkommensschichten an diesem Standort empfohlen hat, wurden zwei luxuriöse Apartmenthäuser mit insgesamt 1140 Wohnungen, Hallenbad und Fitnessräumen und ein Luxushotel mit eigenem Kongreßzentrum mit jeweils knapp 40 Geschossen errichtet. Der gesamte Komplex trägt den Namen Harbour Square. Die Entscheidung, ein solch luxuriöses Projekt an diesem Standort zu errichten, war sehr mutig, denn zum Zeitpunkt der Fertigstellung standen die neuen Gebäude noch völlig isoliert inmitten von Industriebrachen am Seeufer. Dennoch erwies sich die Entscheidung für die Investoren als richtig, denn die Wohnungen ließen sich gut verkaufen.

Einen weiteren Ausbau hat die Central Bayfront allerdings erst ab Ende der 80er Jahre erfahren, nachdem auch an der benachbarten Harbourfront (s. u.) kräftig investiert worden war. Auf dem Seegrundstück westlich von Harbour Square sind ab 1987 mit York Quay One zwei weitere Wohnhochhäuser mit knapp 40 Geschossen und 812 Wohneinheiten entstanden. Gleichzeitig ist nördlich von Harbour Square Waterpark Place, ein Komplex bestehend aus einem 26- und einem 18geschossigen Büroturm gebaut worden. Das 3,6 ha große, östlich von Harbour Square gelegene Seegrundstück Marine Terminal 27 ist Ende der 80er Jahre von einer privaten Entwicklungsgesellschaft für Can \$ 24 Mio. gekauft worden. Dieser außerordentlich hohe Kaufpreis zeigt, wie begehrt die Seegrundstücke inzwischen sind. Hier wird voraussichtlich ein multifunktionales Gebäude mit einem hohen Anteil Wohnungen entstehen. Auf den anderen Grundstücken im nördlichen Planungsgebiet entsteht derzeit auf einer Fläche von 3 ha ein World Trade Centre mit drei 26geschossigen Bürotürmen und zwei 25- und 32geschossigen Hochhäusern mit Luxuswohnungen. Lediglich das Verwaltungsgebäude der THC, das heute an der Harbour Street steht, 1911 aber direkt am Ufer des Ontario-Sees gebaut wurde, wird hier stehen bleiben. Das

⁴ B. Hahn (s. A 1), S. 239–241.

⁵ City of Toronto, By-law to the Official Plan for the City of Toronto respecting the Central Waterfront, Toronto 1988.



Quelle: Unterlagen der Stadt Toronto

Abb. 2: Die Central Bayfront.

alte Sandsteingebäude wird bald einen Fremdkörper inmitten der modernen Hochhäuser darstellen⁶ (vgl. Abb. 2).

3.2. Harbourfront

Das Land des Uferabschnitts, der heute als Harbourfront bezeichnet wird, war seit den 60er Jahren nach und nach von der Bundesregierung aufgekauft und 1972 kurz vor den Bundeswahlen der Stadt Toronto geschenkt worden.⁷ Die Planungshoheit erhielt die eigens gegründete Harbourfront Cooperation, die direkt der Bundesregierung unterstellt wurde. Diese verwaltet ebenfalls den westlich der Harbourfront gelegenen Uferabschnitt, der als Adjacent Areas bezeichnet wird. Nach den Vorstellungen

⁶ City of Toronto, World Trade Center, Official Plan, Part II, Toronto 1989; Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, Jobs, Opportunities, Economic Growth, Ottawa 1989 (a), hier S. 69–73.

⁷ A. Frampton, Toronto's Harbourfront, in: Canadian Geographic, No. 104, Dec. 84 – Jan. 85, S. 62–69, hier S. 64.

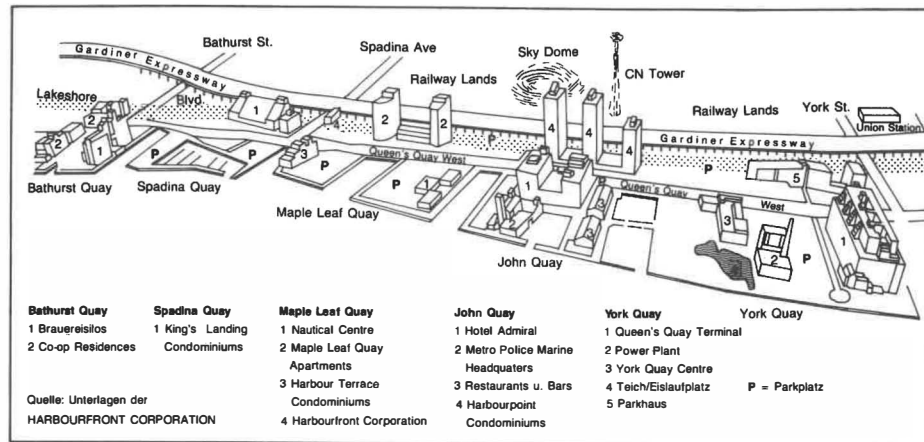


Abb. 3: Die Harbourfront.

der Bundesregierung sollten Harbourfront und Adjacent Areas der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, ohne dabei völlig verbaut zu werden.

Die Harbourfront Cooperation arbeitet nach gemeinnützigen Kriterien, d. h. sie darf keinen Gewinn erzielen. Die Harbourfront sollte bis 1987 mit finanzieller Unterstützung des Bundes erschlossen werden, anschließend sollte sich die Harbourfront Cooperation aus eigenen Einnahmen finanzieren. Die Harbourfront Cooperation plante, ca. die Hälfte der zur Verfügung stehenden Fläche in Grünanlagen umzuwandeln, während die andere Hälfte an private Investoren für den Bau von Wohnungen, Büros, Hotels, Geschäften und Freizeitanlagen verpachtet werden sollte. Mit den aus der Verpachtung erzielten Einnahmen sollte ein breites Freizeitangebot für die Bevölkerung der ganzen Stadt finanziert werden.

Leider eigneten sich nur wenige der auf den fünf Piers der Harbourfront (vgl. Abb. 3) vorhandenen Gebäude für eine Sanierung. Besonders bemerkenswert ist allerdings die Umwandlung eines 1927 gebauten Lagerhauses in ein multifunktionales Gebäude, das 1983 unter dem Namen Queen's Quay Terminal auf dem York Quay eröffnet wurde. Von dem ursprünglichen Gebäude sind praktisch nur die Außenmauern und die tragenden inneren Säulen erhalten geblieben. In den beiden unteren Geschossen wurden gut 90 Geschäfte auf einer Fläche von 86 000 qm und in den oberen Geschossen Büros und ein Tanztheater eingerichtet. Auf das Dach wurden vier weitere, allerdings zurückgestufte Geschosse mit 72 Luxuswohnungen aufgesetzt. Außerdem wurde im benachbarten Kraftwerk (The Power Plant), das früher das Lagerhaus mit Energie und Eis versorgte, eine Galerie für zeitgenössische Kunst eröffnet und in einem anderen alten Gebäude (York Quay Centre) ein Kulturzentrum eingerichtet.

Auf den anderen Piers, besonders aber auf der Nordseite der parallel zum Ufer ver-

laufenden Straße Queen's Quay West sind bis Anfang der 90er Jahre ca. 1000 Wohnungen erstellt worden. Die Gebäude Harbour Terrace, King's Landing und Admiralty Point (Annex des Hotel Admiral), die alle Mitte der 80er Jahre bezugsfertig waren, sind ausgesprochene Luxusgebäude. Diese wurden ergänzt durch 773 Sozialwohnungen, die allerdings in den abgelegeneren Adjacent Areas errichtet wurden. Da der ausschließliche Bau von Luxuswohnungen in den zentralen Uferbereichen von der Öffentlichkeit sehr stark kritisiert worden ist, wurden schließlich 1985 mit den Harbourpoint Condominiums drei Hochhäuser mit 579 preiswerten Wohnungen errichtet.

Darüber hinaus sind meist wassergebundene Freizeiteinrichtungen entstanden. So ist auf dem Spadina Quay ein kleiner Yachthafen und auf dem Maple Leaf Quay ein Zentrum für Freizeitkapitäne (Nautical Centre) zu finden. Auf dem York Quay wurde ein Teich angelegt, auf dem im Winter Schlittschuh gelaufen wird. Ergänzt werden diese Einrichtungen durch ein Hotel mit 156 Zimmern auf dem John Quay und mehrere kleinere Restaurants und Cafés an verschiedenen Standorten.⁸

Leider hat die Harbourfront Cooperation nicht das für 1987 avisierte Ziel der finanziellen Selbständigkeit erreichen können. Als auch im Haushaltsjahr 1990/91 noch Ausgaben in Höhe von \$ 22,4 Mio. nur Einnahmen in Höhe von \$ 14,5 Mio. gegenüberstanden,⁹ entschloß sich die kanadische Bundesregierung, die Harbourfront Cooperation aufzulösen. Dieses geschah auch, weil die Bebauung der Harbourfront immer stärker kritisiert wurde und die sozialen Ziele kaum noch zu erkennen waren. Von der 40 ha großen Fläche der Harbourfront wurden 16 ha Bauland an private Investoren verkauft und weitere 16 ha Grün- und Freifläche der Stadt Toronto geschenkt. Die restlichen 8 ha, bestehend aus York Quay, John Quay und den östlichen Teilen des Maple Leaf Quays wurden der neuen gemeinnützigen Gesellschaft Harbourfront Centre übertragen. Diese soll auf den Quays weiterhin ein umfangreiches Freizeitprogramm organisieren. Darüber hinaus hat die neue Gesellschaft keinerlei Aufgaben. Harbourfront Centre finanziert sich zu 32 % aus eigenen Einnahmen (Eintrittsgelder, Parkgebühren, Standmiete usw.), weitere 20 % werden durch Werbeeinnahmen und die restlichen 48 % durch den kanadischen Staat gedeckt. Dieser hat allerdings seine Unterstützung nur bis 1994 zugesagt, so daß jetzt wieder um die weitere Finanzierung gebangt werden muß.¹⁰

3.3. Railway Lands

Die 81 ha großen Railway Lands liegen heute noch weitgehend brach. Hier wurden bislang mit dem Bau des 555 m hohen CN Towers in den 70er Jahren und dem 1989

⁸ Harbourfront Corporation, Harbourfront Development Quay by Quay, Toronto 1984; dies., Harbourfront Fact Book, Toronto 1988; dies., Harbourfront: Past, Present and Future, Toronto 1989.

⁹ D. McKeough, Harbourfront. Report to the Honourable Elmer Mackay, Toronto 1990, S. 13.

¹⁰ Harbourfront Centre, Harbourfront Centre today, Toronto Dec. 1992.

eröffneten Skydome, einem Sportstadion für 55 000 Zuschauer, erst zwei Projekte realisiert. Darüber hinaus ist aber für den westlichen Teil der Railway Lands der Bau von ca. 9000 Wohneinheiten für ca. 15 000 Menschen geplant. Im östlichen Teil sollen dagegen bis zu 160 m hohe Bürogebäude errichtet werden.

4. Bewertung der Revitalisierungsmaßnahmen

Im Verlauf der 80er Jahre ist die Umgestaltung der zentralen Uferbereiche zunehmend kritisiert worden. Die Bebauung der Central Bayfront wurde als »concrete curtain« (Betonvorhang) und »playground for the well-to-do« (Spielplatz der Wohlhabenden) bezeichnet und der Harbourfront Cooperation wurde vorgeworfen, die ursprünglich formulierten Ziele nicht eingehalten zu haben. Um weitere Fehlentwicklungen zu vermeiden, hat die Bundesregierung 1988 eine Royal Commission eingesetzt, die jetzt für die Aufstellung neuer Pläne und für die Koordination aller weiteren Aktivitäten an dem gesamten Ufer der Stadt Toronto am Ontario-See zuständig ist.

Die Evaluierung von Revitalisierungsmaßnahmen ist stets eine heikle Aufgabe, da es keinen absolut gültigen Bewertungsmaßstab gibt. Wenn das Land im Wert gestiegen ist, neue Arbeitsplätze geschaffen wurden, Wohnungen und Freizeiteinrichtungen entstanden sind, so wird die Revitalisierung meist positiv bewertet. Wandel wird mit Erfolg gleichgesetzt, ohne daß eine wirkliche Evaluierung erfolgt. In Anlehnung an die Vorschläge Clarks¹¹ wird daher im folgenden auch der Frage nachgegangen, ob die erfolgten Maßnahmen tatsächlich für diesen Standort optimal waren und welche Konflikte heute an den zentralen Uferbereichen der Stadt Toronto bestehen.

4.1. Architektur und Städtebau

Bei isolierter Betrachtung müssen die meisten der Hochhäuser der Central Bayfront als durchaus ansprechende Gebäude bezeichnet werden. Ähnliche Häuser sind in den vergangenen zwei Jahrzehnten in vielen amerikanischen Innenstädten entstanden. Es handelt sich ausschließlich um vergleichsweise luxuriöse Gebäude, denen man ansieht, daß hier sehr viel Geld investiert wurde. Allerdings hätten die bis zu ca. 40 Geschosse hohen Häuser niemals an diesem Standort gebaut werden dürfen. Insbesondere der direkt am Ufer gelegene Harbour Square Komplex stellt eine starke visuelle Barriere zwischen See und Hinterland dar. Leider ist auch die restliche Central Bayfront bereits mit ähnlich hohen Häusern bebaut oder ist eine solch hohe Bebauung für die noch zur Verfügung stehenden Grundstücke geplant. Private Investoren möchten hier eine möglichst hohe Rendite erzielen. Wenn die Bebauung der noch zur Verfü-

¹¹ M. Clark, The Need for a more critical Approach to Dockland Renewal, in: B. S. Hoyle / D. A. Pinder / M. S. Husain, Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Development, London / New York 1988, S. 222–231.

gung stehenden Grundstücke abgeschlossen sein wird, wird die Innenstadt eine Verlängerung in südlicher Richtung bis zum Seeufer erfahren haben. Obwohl in der Innenstadt von Toronto nach wie vor eine große Nachfrage nach Bürofläche besteht, ist zu bezweifeln, ob die Bürohochhäuser unbedingt in unmittelbarer Nähe zum See gebaut werden mußten. Dieses wäre auch auf den bislang nur wenig genutzten oder sogar brachliegenden Flächen westlich der Innenstadt möglich gewesen.

Unter der Aufsicht der an gemeinnützigen Kriterien orientierten Harbourfront Cooperation sind an der benachbarten Harbourfront sowohl Gebäude entstanden, deren Äußeres kritisiert werden muß, als auch Gebäude, die von allen Seiten gelobt werden. Zu letzteren gehören insbesondere der multifunktionale Komplex Queen's Quay Terminal, aber auch die in der ersten Hälfte der 80er Jahre errichteten luxuriösen Wohngebäude. Mit E. Zeidler, der für den Umbau des alten Lagerhauses verantwortlich war, und A. Erikson, der King's Landing entworfen hat, haben sich die beiden renommiertesten kanadischen Architekten an der Sanierung der Harbourfront beteiligt. Mit Recht ist allerdings zu bemängeln, daß sich die bis zu CAN \$ 1 Mio. teuren Wohnungen nur äußerst Wohlhabende leisten können.¹² Die als Antwort auf diese Kritik entstandenen Harbourpoint Condominiums sind dagegen in ihrer Höhe mit den an der Central Bayfront entstandenen Gebäuden zu vergleichen und sind darüber hinaus noch aus sichtbar billigen Materialien gebaut. Die drei Hochhäuser dieses Komplexes werden heute in Toronto als »Three Ugly Sisters« bezeichnet. Ursprünglich war nicht der Bau solch hoher Häuser geplant. Da die Harbourfront Cooperation aber Mitte der 80er Jahre einen hohen Kapitalbedarf hatte, trat sie hier erstmals gemeinsam mit einer privaten Immobiliengesellschaft selbst als Bauherr auf. Zunächst sollten die Häuser auch längst nicht so hoch werden. Noch während der Planungsphase erkundigten sich jedoch so viele Interessenten nach einer der nur \$ 59 000–126 000 teuren Wohnungen, daß beschlossen wurde, doch sehr viel höhere Häuser als zunächst geplant zu bauen, denn schließlich versprachen mehr Wohnungen auch einen höheren Gewinn. Die Harbourfront Cooperation hat sich hiermit marktwirtschaftlichen Interessen gebeugt und die ursprünglichen sozialen Ziele aufgegeben.

Außerdem hat die Harbourfront Cooperation auch weit weniger Grünflächen als zunächst geplant, angelegt. In den 80er Jahren waren die Verantwortlichen der Meinung, daß diese nur eine geringe Anziehungskraft auf potentielle Besucher haben und außerdem auf den Inseln Grünflächen in einem ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.¹³ Dieses ist zwar in gewisser Weise richtig, es darf aber nicht vergessen werden, daß der Fährverkehr zu den Inseln im Winter eingestellt wird und daß die völlige

¹² G. Desfor / M. Goldrick / R. Merrens, Redevelopment on the North American water-frontier: the Case of Toronto, in: B. S. Hoyle u. a. (s. A 11), S. 106.

¹³ B. Livesay, In Search of Harbourfront, in: Metropolitan Toronto Business Journal, Sept. 1988, S. 23–29, hier S. 27f.

Verbauung der Harbourfront und der Gebrauch der Freiflächen als Parkplätze nicht im Sinne gemeinnütziger Ziele sein kann.

Leider ist auch das Makroklima bei der Bebauung der zentralen Uferbereiche nicht ausreichend beachtet worden. Weder sind Beschattung, Besonnung und die auf den Freiflächen herrschenden Windverhältnisse optimal. Insbesondere während der langen und kalten Winter wird das Ufer zu einem sehr ungastlichen Ort. Um auch im Winter Besucher anziehen zu können, müssen wettergeschützte Fußgängerwege angelegt werden und bei dem Bau weiterer Gebäude das Mikroklima stärker als bisher beachtet werden.¹⁴

Kritisiert werden muß auch, daß der Zugang zum See immer noch sehr schlecht ist. Das Ufer ist nur über eine einzige Straßenbahnlinie, die an Sommerwochenenden völlig überlastet ist, von der Innenstadt aus zu erreichen. Auch eine attraktive Fußgänger-Verbindung gibt es immer noch nicht. Dieses mag sich zwar verbessern, wenn die heute noch weitgehend brachliegenden Railway Lands umgestaltet sind, ein wirklich attraktiver Zugang wird aber nicht möglich sein, solange der aufgeständerte Gardiner Expressway auf dem ebenfalls stark befahrenen Lakeshore Boulevard unterquert werden muß. Da der Gardiner Expressway darüber hinaus eine Barriere darstellt, ohne deren Beseitigung es nie zu einem harmonischen visuellen und funktionalen Zusammenwachsen von Innenstadt und Ufer kommen kann, sollten weder Kosten noch Mühen gescheut werden, die Stadtautobahn hier unter die Erde zu legen.

4.2. Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur

Der Ausbau von Harbourfront und Central Bayfront Ende der 80er Jahre hat zu einem enormen Bevölkerungswachstum an diesem Standort geführt. An der Harbourfront hat sich die Einwohnerzahl von 1986 bis 1991 von 353 auf 1953 und an der Central Bayfront von 1982 auf 4573 erhöht. Die zentralen Uferbereiche fallen jedoch durch einen geringen Anteil an Kindern und älteren Menschen auf. 1991 waren nur 11,2% der Bewohner der Harbourfront und sogar nur 4,9% der Bewohner der Central Bayfront unter 15 Jahre (CMA 19,4%). Der Anteil der über 65jährigen lag in der Gesamtstadt bei 10,4%, an der Harbourfront bei 4,6% und an der Central Bayfront bei 6,3%. Gleichzeitig war der Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten an der Harbourfront mit 76,4% und an der Central Bayfront mit 90% (CMA ca. 50%) auffallend hoch.¹⁵

An den zentralen Uferbereichen sind größtenteils kleinere Wohnungen entstanden. Dieses ist nicht unbedingt zu kritisieren, denn Harbourfront und Central Bayfront befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bankenviertel von Toronto, und tatsächlich

¹⁴ *Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*, Parks, Pleasures and Public Amenities. Ottawa 1989; dies., *Housing and Neighborhoods*, Ottawa 1989.

¹⁵ *Statistics Canada*, Census 1991, Profile of Census Tracts in Toronto – Part A, Ottawa 1993.

gibt es für Familien mit Kindern weit geeignetere Wohnlagen als die bis zu 40 Geschosse hohen Häuser am Seeufer. Problematisch ist allerdings, daß hier fast ausschließlich Wohnungen für Spitzenverdiener gebaut wurden. Beschäftigte der Innenstadt, die nur über ein mittleres oder gar geringes Einkommen verfügen, haben keine Chance, hier zu wohnen. Leider liegen über den Wert der Wohnungen und das Haushaltseinkommen nur Zahlen aus dem Jahr 1986 vor. Damals hatten die Wohnungen der Central Bayfront einen Wert von \$ 236 790 (CMA \$ 142 282) und das Haushaltseinkommen betrug hier \$ 76 008 (CMA \$ 43 025). Die Angaben für die Harbourfront entsprachen zwar eher denen der Gesamtstadt, haben aber nicht die Polarisierung von sehr teuren Wohnungen auf der einen und sehr preiswerten Wohnungen auf der anderen Seite widerspiegelt.¹⁶

4.3. Wirtschaftliche Entwicklung

Die hohen Preise, die derzeit Grundstücke und Immobilien an den zentralen Uferbereichen erzielen, zeigen, daß dieser Uferabschnitt in den vergangenen 25 Jahren einen enormen Wertzuwachs erfahren hat. Darüber hinaus ist hier eine größere Zahl von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich entstanden. Diese gleichen den Verlust von Arbeitsplätzen in der Industrie mehr als aus. So gingen z. B. zwischen 1981 und 1987 jährlich mehr als 1000 industrielle Arbeitsplätze am gesamten Seeufer Torontos verloren. Gleichzeitig wurden aber hier jedes Jahr mehr als 2000 Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich geschaffen.¹⁷ Hiervon ist der Großteil in den zentralen Uferbereichen entstanden. Allein an der Harbourfront wurden vom Geschäftsjahr 1986/87 bis zum Geschäftsjahr 1991/92 ca. 6000 Arbeitsplätze geschaffen. Nicht unerheblich für die Stadt sind auch die Steuern, die hier erwirtschaftet werden. Darüber hinaus gibt jeder Besucher der Harbourfront durchschnittlich \$ 15 aus. Allein die drei Piers, die derzeit durch Harbourfront Centre verwaltet werden, wurden 1992 von ca. 3,5 Mio. Menschen besucht.¹⁸

Auch an der Central Bayfront ist in den vergangenen Jahren eine nicht unerhebliche Zahl von Arbeitsplätzen vor allem in den neuen Bürohochhäusern entstanden, über die jedoch keine Daten vorliegen.

4.4. Freizeit und Erholung

Bereits seit 1974 hat die Harbourfront Cooperation an der damals noch nicht sanierten Harbourfront die ersten Veranstaltungen durchgeführt. Mit diesen Veranstaltungen sollte gezeigt werden, daß es möglich war, Besucher an das Seeufer zu bringen, und private Investoren sollten auf das Entwicklungspotential dieses Uferabschnitts

¹⁶ *Statistics Canada*, 1986 Census of Canada, Toronto, Ottawa 1993.

¹⁷ *Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*, 1989, S. 15.

¹⁸ *Harbourfront Centre* (s. A 10), S. 2.

aufmerksam gemacht werden. Nach und nach sollte ein Angebot entstehen, das an keinem anderen Standort der Stadt vorhanden war. Besonders erwähnenswert waren Autorenlesungen, die in einem alten Lagerschuppen stattfanden und so beliebt waren, daß sich daraus 1980 ein heute noch bestehendes Autorenfestival entwickelt hat. Weitere Aktivitäten in den späten 70er Jahren waren die Eröffnung einer Galerie und die Initiierung eines Antiquitätenmarktes, der sich auch heute noch größter Beliebtheit erfreut.

1983 hat die Harbourfront Cooperation durch die Einweihung von Queen's Quay Terminal sehr an Attraktivität gewonnen. Die knapp 100 sehr attraktiven, wenn auch überwiegend relativ teuren Geschäfte bieten ein breites Angebot und sind auch am Wochenende geöffnet. Die zahlreichen Imbißstände, Cafes und Restaurants ziehen stets viele Menschen an. In dem großen Atrium dieses Gebäudes finden außerdem regelmäßig Veranstaltungen, wie z. B. Modeschauen statt. Diese Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Freizeitangebot, die ähnlich auch an anderen früheren Hafenstandorten wie z. B. auf Pier 39 in San Francisco oder im Inner Harbour von Baltimore zu finden ist, wird in Nordamerika als Festival Market bezeichnet.¹⁹

So sehr die Bebauung der Harbourfront immer wieder kritisiert wird, so sehr herrscht Einigkeit darüber, daß die Harbourfront Cooperation und die Nachfolgegesellschaft Harbourfront Centre das zu Beginn der 70er Jahre formulierte Ziel, ein umfangreiches Freizeit- und Kulturprogramm anzubieten, voll erreicht hat. Inzwischen finden jedes Jahr ca. 3000 Einzelveranstaltungen statt. Allerdings sind die zahlreichen Besucher, die jährlich hier gezählt werden, nicht uneingeschränkt positiv zu bewerten, denn an den Sommerwochenenden ist die Harbourfront völlig überlastet und an vielen Stellen herrscht großes Gedränge. Die Royal Commission rät daher dringend davon ab, durch weitere Aktivitäten noch mehr Menschen anzuziehen.²⁰ Jeder, der die Harbourfront an Sommerwochenenden kennt, kann sich dieser Meinung nur anschließen.

Abgesehen von der Anlagestelle der Fähren, die jedes Jahr ca. 1 Mio. Menschen auf die Inseln bringen, bietet die benachbarte Central Bayfront keine weiteren Attraktionen. Im Vergleich zur benachbarten Harbourfront zieht diese daher selbst an schönen Sommerwochenenden nur wenige Menschen an.

5. *Resumée*

Die zentralen Uferbereiche der Stadt Toronto stellen heute eine große Attraktion für die Bevölkerung der Gesamtstadt dar. Es kann daher nicht bestritten werden, daß der

¹⁹ J. Turnbridge, Policy, Convergence on the Waterfront? A Comparative Assessment an North American Revitalisation Strategies, in: B. S. Hoyle u. a. (s. A 11), S. 67–91, S. 69.

²⁰ Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront (s. A 17), S. 92.

frühere Standort des Hafens von Toronto in den vergangenen 25 Jahren eine Aufwertung erfahren hat. Dennoch muß die Sanierung aus vielen Gründen kritisiert werden. Das Entwicklungspotential der zentralen Uferbereiche ist zwar schon sehr früh von der Stadt erkannt worden, die Realisierung aller Pläne scheiterte jedoch aus den unterschiedlichsten Gründen. Die Stadt Toronto konnte daher für die Bebauung der Central Bayfront nur Empfehlungen aussprechen, die jedoch von den privaten Investoren nicht beachtet wurden. Das Ergebnis ist eine Bebauung, Nutzung und Bevölkerungsstruktur, die diesem Standort nicht angemessen ist.

Die Harbourfront sollte ein bewußtes Gegenstück zu der an kommerziellen Zielen orientierten Sanierung der Central Bayfront sein. Da jedoch geplant war, aus der Verpachtung von Grundstücken ein umfangreiches Freizeitprogramm zu finanzieren, bestand der Zwang, möglichst viel zu bauen. Die Harbourfront Cooperation mußte im Sanierungsgebiet Zugeständnisse machen, die dazu beitrugen, die Position des privaten Sektors zu stärken. Letztlich konnten sich auch an der Harbourfront marktwirtschaftliche Interessen durchsetzen. Als die Bundesregierung schließlich 1991 die Harbourfront Cooperation auflöste, war das Modell Harbourfront endgültig gescheitert. Leider ist auch die Finanzierung der Nachfolgegesellschaft Harbourfront Centre nur kurzfristig gesichert. Es ist daher zu befürchten, daß auch diese Gesellschaft ihre sozialen Ziele aufgeben muß, wenn die Förderung durch die kanadische Bundesregierung im Laufe des Jahres 1994 ausläuft.

Abschließend bleibt die Frage zu stellen, was andere Städte bei der Revitalisierung ihrer innenstadtnahen Uferbereiche von der Stadt Toronto lernen können. Zunächst scheint es überaus wichtig zu sein, daß von städtischer Seite ganz klare Ziele formuliert werden, bevor mit der Sanierung begonnen wird. Auf keinen Fall darf die Umgestaltung privaten Investoren ohne jederlei Auflagen überlassen werden. Am Beispiel der Harbourfront zeigt sich darüber hinaus, daß auch wenn die besten Absichten bestehen, das Ergebnis nicht optimal sein muß. Zur Verwirklichung der angestrebten gemeinnützigen Ziele sind hier die falschen Mittel gewählt worden. Die Harbourfront Cooperation kann daher nur ein negatives Beispiel darstellen, das auf gar keinen Fall in einer anderen Stadt kopiert werden darf. Aber auch die Stadt Toronto selbst hat heute noch die Möglichkeit aus den Fehlern, die bei der Revitalisierung der zentralen Uferbereiche gemacht wurden, zu lernen. So sollte sie auf jeden Fall noch einmal kritisch überprüfen, ob die geplante sehr dichte Bebauung der Railway Lands wirklich für diesen Standort empfehlenswert ist.

Burkhard Hofmeister

Die Umgestaltung von Sydneys Darling Harbour

1. Einleitung

Mit der Entwicklung des Sydneyer Hafens hat es eine eigenartige Bewandnis. Die »Endeavour« des Kapitäns James Cook hatte auf ihrer Weltumseglung 1770 an der Südostküste der Terra australis in einer Bucht geankert, die Cooks Begleiter, der langjährige Präsident der Royal Society in London und Namensgeber für die in Australiens Vegetation häufige Gattung Banksia, Sir Joseph Banks, voller Begeisterung für die für einen Europäer so fremdartige und zugleich faszinierende Flora mit der Bezeichnung »Botany Bay« belegte.

Diese Botany Bay bestimmte die britische Admiralität als Ziel für die First Fleet, jene Schiffe, die unter dem Kommando des Kapitäns und späteren ersten Gouverneurs der Kolonie New South Wales, Arthur Phillip, nach über siebenmonatiger Fahrt im Januar 1788 ebendort vor Anker gingen. Kapitän Phillip allerdings befand, daß hier nicht genügend gutes Trinkwasser für eine Dauersiedlung vorhanden sei, und befahl die Weiterfahrt der Schiffe nach Norden um eine langgestreckte Halbinsel herum und in die Mündung des Parramatta-Flusses hinein. In einer kleinen Bucht, der er den Namen »Sydney Cove« nach dem damaligen Leiter des Kolonialamtes in London, Lord Sydney, gab, dem heutigen Circular Quay, landete er am 26. Januar, der alljährlich als Australia Day begangen wird. Phillip hatte damit einen der damals besten Naturhäfen auf der Welt entdeckt. Auf einem felsigen Vorsprung entstand die Keimzelle der Stadt: The Rocks. Direkt westlich dieses Vorsprungs entwickelte sich der eigentliche Hafen: die Cockle Bay, die 1826 zu Ehren des Gouverneurs Ralph Darling in Darling Harbour umbenannt wurde.

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts erwiesen sich die Anlagen von Darling Harbour als nicht mehr zeitgemäß für den Seeschiffsverkehr. Seit mehr als zwei Jahrzehnten wurde ein neuer Hafen für Sydney ausgebaut: die Botany Bay. Hier, wo vor 200 Jahren Arthur Phillip ursprünglich gelandet war und dann doch nicht Fuß gefaßt hatte, war noch genügend Raum für moderne Hafenanlagen und Gewerbeflächen vorhanden. Das Gelände des Darling Harbour aber, ein Areal von 54 ha Fläche, stand nach Einstellung des Hafenbetriebs Anfang der 80er Jahre zur Disposition.

2. Der Plan für die Umgestaltung

Der Zeitpunkt für eine Umwidmung des Darling Harbour war günstig. In Kürze, nämlich für das Jahr 1988, stand die 200-Jahr-Feier der weißen Besiedlung Austra-

liens bevor, ein Datum, auf das man sich in allen Landesteilen mit verschiedensten städtebaulichen und anderen Programmen vorbereitete, so auch in Sydney. Andererseits drängte die Zeit, denn von der Beschlußfassung über eine Neugestaltung des Hafengeländes im Jahre 1984 bis zu den Feierlichkeiten 1988, wenn zumindest ein Großteil der Bauvorhaben durchgeführt sein sollte, waren es nicht mehr als vier Jahre.

Dieser Zeitzwang erforderte eine straffe Organisation von Planung und Bauausführung. Ein gewisses Vorbild stellte die Bundeshauptstadt Canberra mit ihrer langjährigen und weitgehend unabhängigen Planungsbehörde National Capital Development Corporation (NCDC) dar. In ähnlicher Weise wurde für das Darling Harbour-Projekt eine dem Minister der Öffentlichen Arbeiten von New South Wales direkt unterstellte Darling Harbour Authority mit einem Board, einem Führungsgremium, geschaffen. Diesem unterstand ein Exekutivbüro, dem ein zur Qualitätskontrolle eingesetztes Quality Review Committee zur Seite gestellt wurde. Das Exekutivbüro lenkte ein für die Planung zuständiges Project Design Directorate sowie die für die Bauausführung zuständigen Managing Contractors, beides privatwirtschaftliche Unternehmen mit dem erforderlichen Know-how. Die Zusammenarbeit der Harbour Authority mit Design Directorate und Managing Contractors war eng und sehr effizient.

3. Naturgeographischer Rahmen und historischer Hintergrund

Obwohl in unmittelbarer Nachbarschaft zur City, dem Central Business District (CBD), gelegen, stellte das Gelände der Umgestaltung zwei größere Schwierigkeiten entgegen. Die eine lag in der Beschaffenheit des Baugrundes. Ursprünglich hatte sich die Cockle Bay weiter nach Süden erstreckt. Nach und nach war ihr durch Auffüllung Fläche entrissen worden. Während in der Anfangszeit der Kolonie hier noch die Siedler nach Fischen und Muscheln gesucht hatten, wurde das seichte Südende der Bucht größtenteils mit Bauschutt verfüllt, wohingegen sich fester Baugrund aus kompaktem Gestein erst in mehreren, maximal 17 m Tiefe, findet. Auch bestand wegen der Flachheit des Geländes gegenüber dem Niveau des nördlich anschließenden Wasserkörpers Überschwemmungsgefahr. Zudem bestanden vielfältige unterirdische Installationen für die Verkehrs- und Industrianlagen.

Ein großer Teil des Geländes war mit Lagerhallen für Wolle, Weizen, Gefrierfleisch und andere Waren verbaut. Diese Gebäude waren durch zahllose Gleisanlagen an die in den 1850er Jahren gebaute Eisenbahn angeschlossen. Mit der Zeit wurde der Darling Harbour einer der bedeutendsten Umschlagplätze Australiens für diese Agrarprodukte des Landes. Im Zusammenhang mit der Bearbeitung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse entstanden hier Mühlenbetriebe und Fleischfabriken mit den ersten Gefriereinrichtungen in diesem Land. Hier kamen die ersten Dampfmaschinen auf dem Kontinent zum Einsatz. Der Darling Harbour als Kernstück des alten Sydneyer Ha-

fens ist somit ein herausragendes Kapitel in der frühen Wirtschafts- und Technikgeschichte Australiens.

Dann aber verpaßte dieser Standort den Anschluß an die technischen Fortschritte der Gegenwart. Nicht zuletzt war daran die über den Darling Harbour führende Pyrmont-Brücke schuld. Da sie nach Vorstellung des Rates der Stadt Sydney zumindest als Fußgängerbrücke erhalten bleiben sollte, verhinderte sie die Ausbreitung der Containeranlagen über den Hafenbereich auf ihrer Südseite. So wurden 1982 die Eisenbahnanlagen stillgelegt und die Umschlagseinrichtungen aufgelassen.

Die zweite Schwierigkeit, die einer Neugestaltung des Geländes entgegenstand, waren die umfangreichen Anlagen für die verschiedenen Verkehrsträger. Wie es Young 1988 ausdrückte, war das in Frage stehende Gelände eigentlich eine Insel, auf drei Seiten von Verkehrswegen und auf der vierten vom Wasser abgeschlossen.¹ Von der den Parramatta-Fluß überspannenden, 1932 eröffneten Sydney Harbour Bridge im Norden führte der sogenannte Western Distributor auf die Westseite des CBD an die Wasserfront des Darling Harbour und dann mit dem einen Zweig weiter über die Pyrmont-Brücke auf den halbinselartigen Stadtteil Pyrmont und mit einem weiteren Zweig als Viadukt über das Bahn- und Lagerhausgelände ebenfalls zum Stadtteil Pyrmont. Mit der Umgestaltung und Umnutzung des ganzen Geländes wurden also auch einerseits eine Verlagerung der Verkehrsströme und andererseits eine günstigere Verkehrsanbindung dieses einstigen Hafenareals an den benachbarten CBD verbunden.

4. Das Konzept für die Neunutzungen

Schon als das Council of the City of Sydney den »1980 City of Sydney Strategic Plan« aufstellte,² war davon die Rede, die riesigen Lagerhäuser des Darling Harbour Goods Yard aufzugeben und die freiwerdende Fläche anders zu nutzen. Im Hinblick auf die 200-Jahr-Feier war von einem zu schaffenden Bicentennial Park mit einer Mischnutzung von öffentlichen Parkanlagen und Bebauung, von einer Durchmischung von Wohnen, Gewerben und kommunalen Einrichtungen die Rede. Besonderer Wert wurde bei diesen Überlegungen auf künftige Freiflächen gelegt mit dem Hinweis darauf, daß die Westseite der Kernstadt in markantem Gegensatz zur Ostseite mit den großen offenen Flächen des Botanischen Gartens, der Domain und des Hyde Park öffentlicher Erholungsflächen ermangelte.

Vorübergehend wurde auch erwogen, daß das Darling Harbour-Gelände die Weltausstellung »EXPO 88« aufnehmen sollte. Aus diesem Plan wurde jedoch nichts, da

die Regierung von New South Wales nicht genügend Bereitschaft für die Ausrichtung der Weltausstellung von 1988 aufbrachte und der Premierminister von Queensland diese gleichzeitig mit der 200-Jahr-Feier stattfindende Ausstellung für Brisbane heranzog.

Aber ganz abgesehen von der Weltausstellung ermangelte es der größten australischen Stadt eines im Weltmaßstab konkurrenzfähigen Kongreßzentrums und großer, moderner Ausstellungshallen. Für solche flächenkonsumierenden Einrichtungen bot sich hier, in unmittelbarer Nachbarschaft zur City, der Platz. Hinzu kam der Wunsch, die Besucher Sydneys nicht nur im Norden und Osten der Kernstadt mit Attraktionen wie dem Opernhaus oder der Kunstgalerie von New South Wales anzulocken, sondern sie auch auf die Westseite hinzuziehen. Schon um 1980 hatte man mit dem Bau des anspruchsvollen Sydney Entertainment Center südlich der Pier Street begonnen. Ein altes Pumpwerk wurde zu dem Nostalgie-Restaurant Pumphouse Brewery Tavern umgestaltet. Der Gedanke kam auf, sogenannte Festival Markets neben dem Kongreßzentrum zu bauen, ein großes Ensemble von über 200 Ladengeschäften und mehreren Restaurants auf der Westseite der Cockle Bay mit Blick auf die City, einen Komplex, der dann den Namen »Harbourside« erhielt und sozusagen das Herzstück für den weit über die Kongreßteilnehmer und Ausstellungsbesucher hinausgehenden Fremdenverkehr darstellt. Ebenso wurden für den allgemeinen Tourismus Museen und Grünanlagen ins Auge gefaßt.

5. Die heutige Gestaltung des Darling Harbour

Innerhalb weniger Jahre hat das einstige Hafen-, Lagerhaus- und Industriegelände sein Gesicht total verändert (vgl. Abbildungen 1980 und 1990).

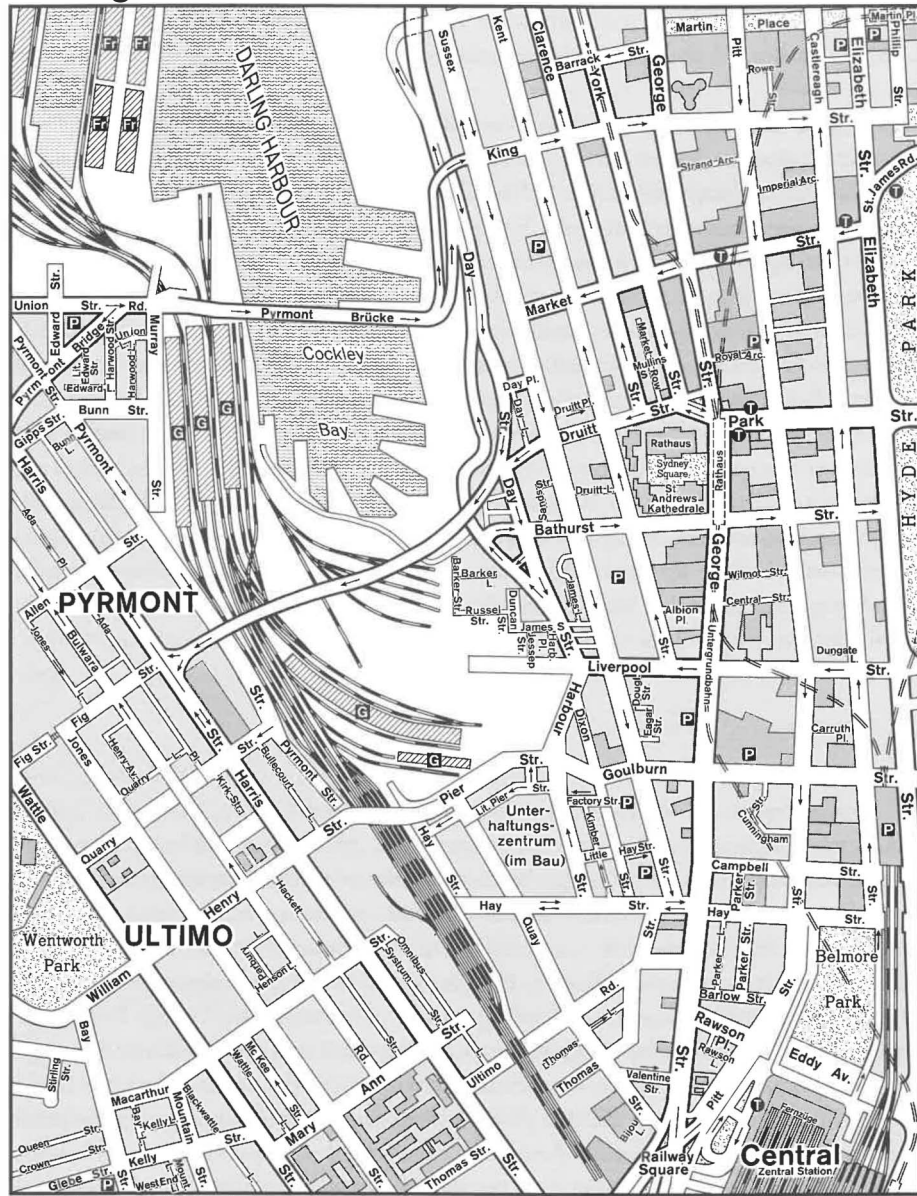
In dem südlichen Teil zwischen Pier Street und der Stadtautobahn ist der kreisrunde Tumbalong-Park der Angelpunkt des gesamten heutigen Darling Harbour-Gebietes. Er ist nicht nur als Grünfläche konzipiert, sondern auch für alle möglichen Darbietungen für die Besucher des Geländes und als Endpunkt von Prozessionen gedacht. Ein Wassergraben mit Düsen, Fontänen und Kaskaden umgibt einen großen Teil des Parks und stellt eine Beziehung zum Wasserkörper der Cockle Bay weiter nördlich her. Die zahlreichen angepflanzten Eukalypten und Palmen sind dazu angeordnet, die auf Stelzen geführte Stadtautobahn nicht als störend zu empfinden. Nach Südosten vermittelt der Chinese Garden zu der hinter der Harbour Street gelegenen traditionellen kleinen Chinatown. Neben dem Park auf der Nordseite steht der sogenannte Kiosk oder Palm Pavillon als Kreuzungspunkt für das Wegenetz und Überleitung zu dem Gebäudekomplex auf der Westseite.

Dieser Komplex beherbergt die neuen Ausstellungshallen von Sydney, die aus einer Serie von etwas gegeneinander versetzten großen weißgetünchten Bauten bestehen. Dem gewaltigen Dach ist eine Konstruktion von Masten und Kabeln aufgesetzt, die

¹ Vgl. B. Young, The Urban Design of Sydneys Darling Harbour, Planner, June 1988, S. 8–13; zu Australien allgemein: B. Hofmeister, Australia and its urban centres, Berlin/Stuttgart 1988.

² The Council of the City of Sydney (Hrsg.), 1980 City of Sydney strategic plan, Sydney 1980.

Darling Harbour - Gebiet um 1980

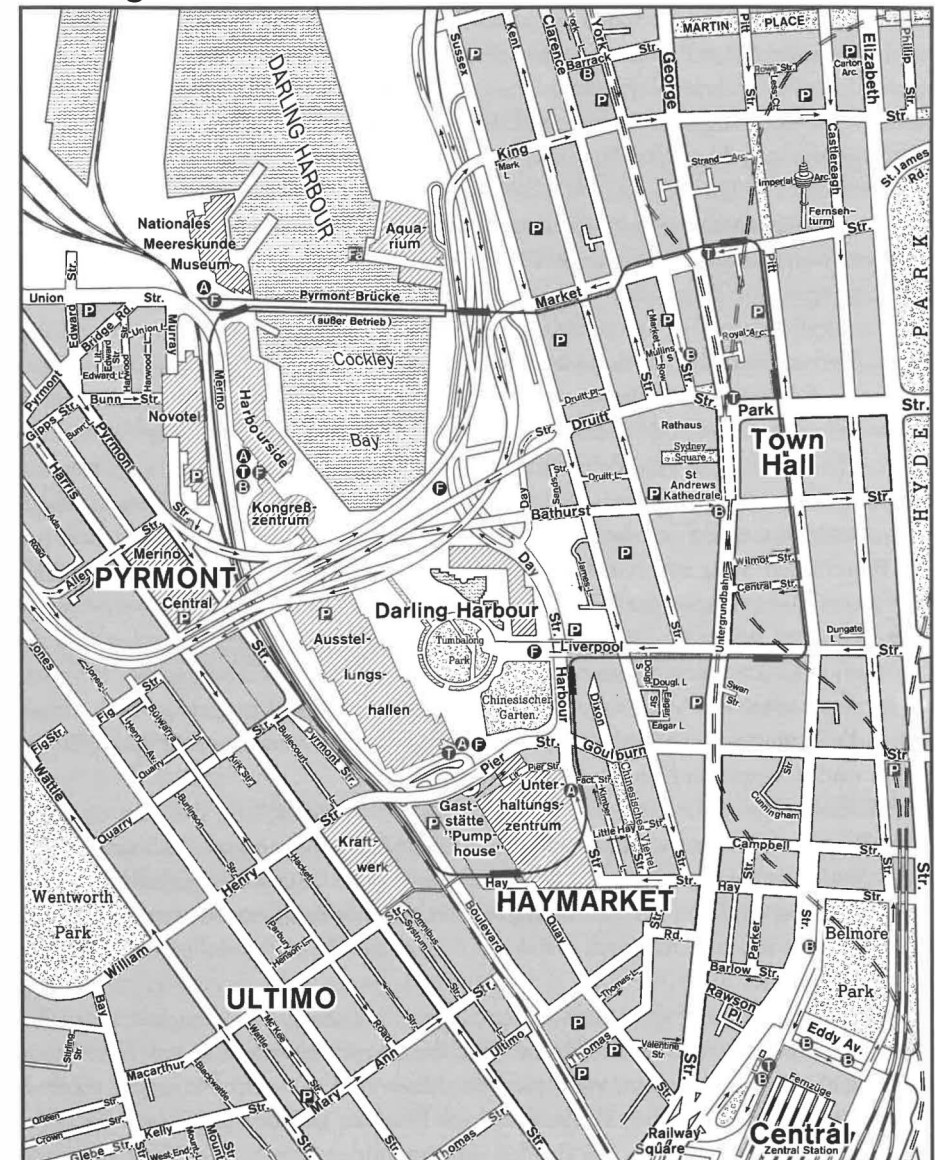


Quelle: Sydney - Plan der N. R. M. A. - Versicherung, 1980

Kartographie: Hans-Joachim Nitschke, TU-Berlin

G Güterschuppen F Frachtschuppen P Parkplatz, Parkhaus T Taxistand → Einbahnstraße
 — Eisenbahn mit Bahnhof

Darling Harbour - Gebiet um 1990



G Zugang für Fußgänger A Anfahrt für PKW
 — Eisenbahn mit Bahnhof P Parkhaus oder Parkplatz B Bushaltestelle
 — Anlegestelle der Fähre
 → Einbahnstraße T Taxistand

Quelle: UBD (Universal Press Pty Ltd.), 1990

Kartographie: Hans-Joachim Nitschke, TU-Berlin

wohl an Schiffssegel und damit an die einstige Funktion dieses Standorts in kolonialer Zeit erinnern soll. Zwischen den mit reichlich Glas gestalteten Fassaden der etwas erhöht gelegenen Ausstellungshallen und dem tiefer gelegenen Fußgängerniveau vermitteln blumenbestandene Terrassenanlagen. Ein Denkmal, das ein durch die Schleuse einer Desinfektionsanlage springendes Schaf zeigt, erinnert an Australiens früheren Wirtschaftsfaktor Nummer Eins und den hier am Darling Harbour konzentrierten Wollhandel.

Der nördlich anschließende Teil des Darling Harbour-Geländes ist um die Cockle Bay herum orientiert, um die an drei Seiten herum die Cockle Bay Promenade führt, die sozusagen auf der vierten Seite durch die Pyrmont-Brücke mit dem Monorail-Gleis komplettiert wird. So wurde die Bucht nach Young als »water court or water plaza, surrounded by a promenade« konzipiert.³ Von der Brücke aus kann man auf das ganze Gelände herabschauen. Alles hier ist auf den Fußgänger zugeschnitten.

Das erste große Gebäude auf der Westseite der Bucht ist Sydneys neues Convention Center. Mit der engen Nachbarschaft von Ausstellungshallen und Kongreßzentrum ist Sydney dem globalen Trend gefolgt, daß immer häufiger Fachmessen mit Kongressen verbunden werden und daß eine räumliche Koinzidenz der Gebäude für diese beiden Funktionen nicht nur erstrebenswert, sondern künftig unabdingbar für einen Erfolg dieses Dienstleistungssektors sein wird. Die gedankliche Kombination Ausstellung-Kongreß findet ihre bauliche Parallele in dem die Ausstellungshallen und das Convention Center verbindenden »Link Building«. Dieser Verbindungsbau führt unter der Stadtautobahn hindurch, so daß hier kein toter Raum entsteht, und hat funktional die Aufgabe, die gemeinsame Verwaltung und Gastronomie von Ausstellungshallen und Kongreßzentrum zu beherbergen.

Das Kongreßzentrum ist ein imposanter, fast kreisrunder Bau, der sich in seinen Ausmaßen und Art seiner Gestaltung erfolgreich gegen die dahinter im Bogen verlaufende Stadtautobahn absetzt. Der Plenarsaal faßt etwa 3500 Kongreßteilnehmer, so daß Sydney im Hinblick auf Großkongresse weltweit in Konkurrenz treten kann. Das Foyer und das Restaurant bieten den Ausblick auf das Wasser und die dahinter aufragende Skyline der Stadt.

Während die Ausstellungs- und Kongreßeinrichtungen spezielleren Interessen dienen und eher einen baulichen Rahmen für die Promenierenden bieten, besteht die hauptsächliche Attraktion für das breite Publikum in den Festival Markets, die bald den Namen »Harbourside« erhielten und ein Pendant zum »Harborplace« in Baltimore in den USA darstellen. Mit den für die Postmoderne typischen Rundbögen und viel Glas gestaltet, bietet die gesamte Anlage einen Blick über die Cockle Bay und die Skyline des Sydneyer CBD.

Harbourside beherbergt über 200 Geschäfte mit einem vielfältigen Angebot und

neun Restaurants. Die Läden sind von morgens 10.00 h bis abends 21.00 h geöffnet, an Sonntagen bis 19.00 h, die Restaurants bis in die Nacht hinein. Die Einrichtungen sind auf vier Ebenen angeordnet, die durch Rolltreppen und Treppen an verschiedenen Stellen untereinander verbunden sind. Die reichliche Verwendung von Glas ermöglicht vielfältige Durch- und Ausblicke auf die Promenade, das Wasser und die Stadt auf der anderen Seite der Bucht.

Heute erhebt sich hinter dem Harbourside-Komplex das erst später erbaute zwölfgeschossige Novotel Sydney an der Murray Street, im Stadtteil Pyrmont gelegen. Dieses fast 1000 Betten bietende Hotel soll in erster Linie die Nutzer der Ausstellungshallen und des Kongreßzentrums beherbergen.

Schon jenseits der Pyrmont-Brücke gelegen, rahmen das National Maritime Museum und das National Aquarium die Einfahrt vom Darling Harbour zur Cockle Bay hin ein. Ersteres entstand auf dem Gelände früherer Lagerschuppen für Massengüter. Ihm sind zwei Kaianlagen vorgelagert, zwischen denen ausgemusterte Schiffe aus der Zeit der Segelschiffahrt ankern. An hölzernen Kais können Privatboote von Besuchern festmachen. Auch diese beiden Gebäude weisen eine eigenartige Architektur auf, deretwegen das Aquarium als »rolling waves« und das Maritime Museum als »billowing sales« charakterisiert wurde.

6. Die Verkehrsanbindung des Darling Harbour

Um die Nachfrage von Einwohnern und Touristen zu sichern, mußte die Verkehrsanbindung dieses früher für die Öffentlichkeit uninteressanten Geländes effektiv gestaltet werden.

Die unmittelbare Nachbarschaft zum CBD bewog die Planer, dem mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in den CBD Angereisten einen bequemen und schnellen Zugang zu Fuß zu diesem Freizeitgelände zu schaffen. Hierfür wurden vor allem auf der Ostseite die Day Street und Harbour Street abgesenkt, um von der Liverpool Street her über einen leicht getreppten Fußweg vorbei an dem Chinese Friendship Garden, den Tumbalong Park erreichbar zu machen.

Dieser Chinese Garden unterhalb der Harbour Street stellt gewissermaßen das Bindeglied von der an der Sussex Street und der Dixon Street entwickelten kleinen Chinatown im Südtel des CBD von Sydney mit dem Darling Harbour-Gelände dar. Die Chinatown hatte sich gerade an dieser Stelle herausgebildet, da ein wichtiger Erwerbszweig der frühen chinesischen Einwanderer der Stadt im vorigen Jahrhundert das market gardening (Erwerbsgartenbau) war und diese Chinesen ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse in dem am südlichen Ende der Dixon Street gelegenen Belmont Obst- und Gemüsemarkt verkauften. Der Chinese Garden unterstreicht somit die Standortpersistenz der chinesischen Bevölkerungsgruppe der Stadt. Für den fußläufigen Zugang von Süden her wurde die Pier Street etwas angehoben.

³ B. Young (s. A 1).

Eine Attraktion für sich stellt die zur 200-Jahr-Feier erbaute Einschienenbahn, das »Harbourlink« genannte Monorail-System, dar. Die Bahn verläuft in einem großen Kreis von der Pit Street mitten im CBD, biegt in die Market Street ein und überquert die Cockle Bay auf der nicht mehr als Autotrasse fungierenden Pyrmont-Brücke, biegt dann wieder in die Nordsüdrichtung um und verläuft zwischen Harbourside und Novotel in leichtem Bogen auf den Merino Boulevard, um dann über die Hay Street, Harbour Street und Liverpool Street wieder die Pit Street zu erreichen.

Mit drei Stationen erschließt die Einschienenbahn die wichtigsten Punkte im CBD, mit den drei anderen Stationen Harbour-Side, Convention und Hay Market bedient sie die verschiedenen Attraktionen im Darling Harbour-Gebiet. Die wie riesige Röhren konstruierten Bahnhöfe kontrastieren in merkwürdiger Weise mit der Altbau-substanz des CBD und den letzten noch erhalten gebliebenen Altbauten am Darling Harbour.

Der dritte Faktor für die Erschließung des Gebietes ist das Automobil. Zum einen wurde in Verlängerung des von der Sydney Harbour Bridge her kommenden Western Distributor ein mehrspuriger Expressway über das Gelände direkt südlich der Cockle Bay in ihren heutigen Ausmaßen hinübergeführt. Dieser Expressway-Bau wurde von mancher Seite heftig kritisiert, von anderer durchaus akzeptiert mit den beiden positiven Argumenten, daß die auf Stelzen errichteten Stadtautobahnspuren eine erhebliche lichte Höhe besitzen, so daß die beiden Teile des Geländes nicht wie voneinander abgeschnitten wirken, und daß sie in dem allgemein warmen Klima von New South Wales dem Spaziergänger willkommenen Schatten spenden.

Für den ruhenden Verkehr wurden in randlicher Lage zum Darling Harbour-Gelände rund 7000 Parkplätze und in mehreren Parkgaragen weitere rund 4000 Autoeinstellplätze geschaffen. Diese Größenordnung wird als ausreichend erachtet, da, wie gesagt, der größte Teil der Besucher mit der Einschienenbahn oder direkt aus dem CBD zu Fuß erwartet wird.

7. Nahe Zukunft: Olympia 2000

Die inzwischen nach Sydney vergebenen Olympischen Spiele für das Jahr 2000 beziehen die Möglichkeiten der im Darling Harbour-Bereich konzentrierten Einrichtungen mit in den Veranstaltungsplan ein. Das Unterhaltungszentrum und die Ausstellungshallen werden Austragungsstätten für die Olympischen Disziplinen Basketball, Boxen, Gewichtheben, Judo und Tischtennis sein.

In dem unmittelbar westlich benachbarten Pyrmont-Ultimo-Gebiet schreitet die Stadterneuerung weiter voran. Hier sind die Umgestaltung der Regierungsdruckerei (Government Printing Office) in ein internationales Sendezentrum (International Broadcast Centre) im Gange und die Entstehung eines Medienzentrums sowie eines Bürokomplexes für den technischen Stab der benachbarten Veranstaltungsstätten.

8. Schlußbetrachtung

Hafenbrachen sind ein weltweit verbreitetes Element von Küstenstädten, in denen alte Hafenanlagen nicht mehr zeitgemäß sind und daher zur Disposition stehen. Sie profitieren von ihrer citynahen Lage, die sie für viele Nutzungen prädestiniert und ihnen zugleich eine Pilotrolle für die Revitalisierung benachbarter Stadtteile zuweist. Diese Möglichkeiten wurden allerdings durchaus nicht immer genutzt. Vielmehr finden sich in Beispielstädten alle erdenklichen Entwicklungsstadien von der noch kaum begriffenen Chance bis hin zur erfolgreich durchgeführten Umwandlung in einen multifunktionalen Stadtraum von hoher Attraktivität. Zu dieser letzteren Kategorie darf Sydneys Darling Harbour-Gebiet gerechnet werden.

Fragt man nach den Besonderheiten des Falles Sydney, so standen in der ersten Hälfte der 80er Jahre folgende Planungsziele zur Realisierung an:

1. Den aufgelassenen Hafen- und Industrieanlagen sollten Nutzungen folgen, die einerseits viel Platz benötigen, der im CBD selbst nur eingeschränkt vorhanden ist, und die zum anderen dieses Gelände attraktiv machen würden.
2. Es sollte eine organische Verbindung vom Baukörper des CBD zu dem Wasserkörper des einstigen Hafens hergestellt und das Hafengelände in die Innenstadt integriert werden.
3. Dazu sollten bequeme Zugangsmöglichkeiten aus den Straßen des CBD zum Wasserkörper und dem ihn umgebenden Freizeitgelände geschaffen werden.
4. Die bauliche wie psychologische Barriere der über das Gelände hinweg geführten Stadtautobahn sollte überspielt und die Existenz dieser Verkehrsader akzeptabel gemacht werden.

Das Darling Harbour-Gebiet im generellen und der multifunktionale Komplex Harbourside im speziellen sind in einem Maße von Einwohnern wie von Touristen angenommen worden, daß die genannten Planungsziele als durchaus erreicht anzusehen sind.

Dirk Schubert

Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen

Neuere Literatur

ANN BREEN / DICK RICKBY, *Waterfronts – Cities Reclaim their Edge*, New York / San Francisco: Mc Graw-Hill, Inc. Publishers, Abb., 333 S.

MARC J. HERSHMAN (Ed.), *Urban Ports and Harbour Management. Response to Change along U.S. Waterfronts*, New York: Francis & Taylor Ltd. 1988, Abb., 354 S.

RINIO BRUTTOMESSO (Ed.), *Waterfront – una nuova frontiera urbana. 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, Roma: Centro Internazionale CITTA' D'AQUA 1991, Abb., 287 S.

RINIO BRUTTOMESSO (Ed.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venice 1993, Abb., 352 S.

B. S. HOYLE / D. A. PINTER (Ed.), *European Port Cities in Transition*, London / New York: Belhaven Press 1992, Abb., 207 S.

PHILIP ODGEN (Ed.), *Update. London Docklands. The challenge of the development*, Cambridge: University Press 1992, Abb., 90 S.

STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE HAMBURG (Hrsg.), *Hamburg Stadtvisionen. Eine Dokumentation des Hamburger Stadtentwicklungsforums 1993. Innerstädtische Verflechtung von Wohnen und Arbeiten, Architektur und Natur*, Hamburg: Ellert & Richter 1993, Abb., 150 S.

Meer, Flüsse und Seen prägten immer in entscheidender Weise die Physiognomie von Städten. Durch Ausnutzung topographischer Möglichkeiten entstanden Ansiedlungen und Städte häufig an Flußübergängen, Flußmündungen und an Lagen, die einen natürlichen Schutz boten. Die Lage am Wasser bot neben militärischen auch wirtschaftliche Vorteile, häufig entwickelten sich an diesen naturräumlich prädestinierten Lagen Keimzellen von Häfen. Die Stadt-

grundrisse vieler Städte belegen, daß Schiffsanlegeplätze und Häfen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts integrierter Bestandteil der Stadt und eng mit dem Stadtgefüge vernetzt waren. Die Häfen waren in der Regel daher auch in die Stadtbefestigungen einbezogen. In vielen Küstenstädten waren der Hafen und die damit verbundenen Funktionen das Kernstück der lokalen Ökonomie. In kaum einem anderen Bereich fallen nun aber Realität und Wunschbild, gegenwärtige Situation und zukünftige Visionen von Planern, Architekten und Investoren mehr auseinander, als bei der Neugestaltung der Hafen- und Uferandbereiche. Die Hafenbereiche und Uferandzonen sind Gebiete, die zunehmend wiederentdeckt werden, Begehrlichkeiten wecken und wo noch einmalige Chancen für die Stadtentwicklung schlummern. Die lange Zeit vernachlässigten »Ränder«, die Schnittstellen zwischen Wasser und Land sind mittlerweile zu spannenden architektonischen und stadtplanerischen Themen und zu einem eigenständigen Arbeitsbereich geworden. Hafen und Stadt, die Beziehungen zwischen Arbeiten und Wohnen und Veränderungen der Uferandzonen sind dabei in langfristige technologische und sozio-ökonomische Umstrukturierungsprozesse eingebunden.

Das Buch von Breen/Rickby bezieht sich auf eine Untersuchung von 75 Fallbeispielen der Waterfront Revitalization in Nordamerika. Von den 75 größten Städten in den USA haben nur sechs Städte keine Verbindung zum Wasser, zu Flüssen oder zum Meer. Die Autoren beschreiben die Gründe für das Brachfallen der Hafen- und Uferzonen und führen beispielhaft auf, daß New York eine Uferzone von 578 Meilen aufweist und die Stadt San Francisco auf einer Länge von 276 Meilen an Wasserflächen angrenzt. Die Autoren untersuchen die Projekte der Umnutzung der Uferandzonen bezogen auf

die kulturelle und geschichtliche Dimension, auf ökologische Aspekte, auf Wohn-, Freizeit-, Arbeits- und Mischnutzungen, sie skizzieren noch in der Planung befindliche Vorhaben. Dabei wird punktuell auch auf Beispiele aus Europa verwiesen, so auf Akers Brygge in Oslo und Salford Quays in Manchester. Diese systematisch angelegte Struktur des Buches erweist sich als Nachteil, wenn man alle Projekte einer Stadt in einem lokalen stadtentwicklungspolitischen Kontext nachvollziehen will. Die Vorhaben sind dann unter verschiedene strukturelle Dimensionen subsummiert. In diesem Fall wird man auf das Register verwiesen.

In Nordamerika begann sich schon in den 50er Jahren das bis dahin funktionierende Hafensystem aufzulösen. In Boston und Baltimore wurden erste Schritte zur Umstrukturierung der »Sailortown« schon Ende der 50er Jahre eingeleitet. Hier liegen auch die »Geburtsorte« der »Waterfront Revitalization«. Mit der Einführung der Düsenflugzeuge reduzierte sich der Schiffspassagierverkehr über den Atlantik. Neue Methoden im Fischereigewerbe führten zur völligen Veränderung der Fischereiflotten. Riesentanker benötigten eigenständige Tiefwasser-Häfen und alte Lagergebäude und Teile des Hafens fielen brach. Schließlich revolutionierte die Containerisierung des Güterverkehrs die Umschlagstechniken und bewirkte neue Anforderungen an Lage und Ausdehnung der Umschlagsflächen und Uferzonen. Die Bedeutungsabnahme vieler Häfen fiel außerdem zusammen mit einer Deindustrialisierung des Hafenumfeldes. Viele Häfen haben ihre frühere Bedeutung nicht nur als Warenumschlags- und Handelsort, sondern auch als Seehafen-Industrie-Standort verloren.

Mit der Abnahme der ökonomischen Bedeutung der Häfen ging bald eine Zunahme der öffentlichen Aufmerksamkeit über den weiteren Umgang mit diesen Flächen einher. Nach einer Phase der Vernachlässigung ist in vielen Städten die Reaktivierung, Neu- und Umnutzung von Ufer-, Hafen- und Uferandbereichen das aktuell wichtigste und spannendste Thema überhaupt. »Waterfront development« ist in den USA zu einem spezialisierten Arbeitsgebiet innerhalb der »American Planning Association« ge-

worden. Mit dem Zusammenwirken öffentlicher und privater Investitionen (Private-Public-Partnership) und neuer Planungen soll nun die Re-Integration der Häfen und Uferandzonen in das städtische Gefüge betrieben werden. In den USA spielen die städtischen Behörden bei der Initiierung derartiger Projekte nur eine untergeordnete Rolle, sie werden vorwiegend von privaten Trägern und Developern projektiert und durchgeführt.

Der Schwerpunkt des Buches von Breen und Rickby liegt auf Untersuchung der architektonischen und planerischen Qualitäten der Vorhaben. Die Publikation entstand aus der Arbeit des Waterfront Centers in Washington, einer Institution, die zur Vernetzung der verschiedenen Aktivitäten der Umnutzung der Uferandzonen in Nordamerika gegründet wurde. Die gut dokumentierten Fallstudien und eine umfangreiche Bibliographie machen das Buch zu einem hilfreichen Nachschlagewerk über die nordamerikanischen Projekte, wobei allerdings Konflikte bei der Realisierung dieser Projekte sowie die ökonomische, soziale und stadtstrukturelle Dimension der Vorhaben weitgehend außer Acht gelassen werden.

Diese Aspekte werden dagegen in dem von Hershman herausgegebenen Sammelband analysiert, wobei vor allem die Frage der institutionellen Zuordnung der Revitalisierungsprojekte erörtert und diese in Zusammenhang mit neuen Formen des Managements untersucht wird. Auch dieser Band bezieht sich vorwiegend auf die Probleme der Restrukturierung der brachgefallenen Hafenbereiche in Nordamerika, wobei dort die Zuständigkeiten für diese Aufgaben von einer Vielzahl von privaten, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, mit sich teilweise überschneidenden Kompetenzen, wahrgenommen werden. Die Kompetenzen in europäischen Seehafenstädten erscheinen dagegen vergleichsweise transparent. Hershman betont daher von diesem Hintergrund aus die Notwendigkeit einer »kollektiven Vision«, um die komplexen Aufgaben der Revitalisierung erfolgreich angehen zu können.

In dem Band werden neue Aufgaben der Hafenbehörden thematisiert, die Geschichte und

Bedeutung von Häfen beschrieben, der Stellenwert der Containerisierung erörtert, die unterschiedliche Struktur von Häfen (Fischereihäfen, Bootshäfen, Fährhäfen etc.) ausgeführt und schließlich auch auf die aktuellen Probleme der Neuordnung und Neuplanung der Hafen- und Uferbereiche eingegangen. Hershman entwirrt dabei ein komplexes Interessengeflecht und die stark fragmentierten Aufgabenverteilungen bei den Vorhaben. Eine von Hershman vorgenommene Typologie unterscheidet einen gebietsbezogenen Ansatz mit speziellen Planungsmethoden, die »kalifornische Methode«, die eine Integration der Hafenplanungen in Stadtentwicklungs- und Regionalplanung anstrebt, sowie ein Verfahren mit »Hafenkommissionen«, die über jeweils umfassende Planungs- und Kontrollbefugnisse verfügen. In den Beiträgen wird auch auf die Ausweitung von Kompetenzen der »Port Authorities« eingegangen, die wie z. B. die New York Port Authority, auch Flughäfen, Brücken und Tunnel betreiben und weitergehende logistische Aufgaben (Teleport etc.) – innerhalb und außerhalb der Stadt- und Landesgrenzen New Yorks – wahrnehmen. Ein hilfreiches Glossar und Sachregister in dem Band erschließen die Thematik der Probleme der Umnutzung der Hafen- und Uferzonen auch für »Binnenländer«.

In Venedig gibt es ein weiteres Institut, das die vielfältigen Aktivitäten der Waterfront Revitalization zusammenführt. In dem von Bruttomesso (1991) herausgegebenen Band handelt es um eine Art erweiterten Ausstellungskatalog. Im ersten Teil werden, aus der Sicht der jeweiligen Stadtverwaltung, Projekte und Planungen der Umnutzung der Uferbereiche vorgestellt (u. a. Amsterdam, Boston, Glasgow, Hong Kong, Kobe, London, Osaka, Rotterdam, Tokio, Toronto), während im zweiten Teil Developer, Architekten und Planer Vorhaben präsentieren. Im dritten Teil schließlich werden italienische Vorhaben aus Venedig und Genua präsentiert. Eine umfangreiche Bibliographie zu einzelnen Städten und ihren Projekten beschließt den Band.

Bei dem von Bruttomesso (1993) herausgegebenen Band handelt es dagegen vorwiegend um die Dokumentation der Referate und Vorträge die 1991 bei einer Tagung in Venedig zum

Thema »Waterfronts: a new urban frontier« gehalten wurden. Die Kulisse der (Hafen-)Städte und die Projekte, die vorgestellt werden, überschneiden sich zwar partiell, in diesem Band sind aber erheblich mehr Beispiele der Waterfront Revitalization versammelt als in obigem Buch. Die Beiträge in diesem Band sind zudem nicht nur aus der Sicht der Kommunalverwaltungen dargestellt, sondern sie beinhalten auch weitere gefasste theoretisch-wissenschaftliche Reflexionen. Früher, so Bruttomesso in der Einführung, waren die Uferbereiche für die gesamte Bevölkerung zugänglich. Die Schnittstellen zwischen Wasser und Stadt hatten einen hohen symbolischen Stellenwert, dokumentierten sie doch Wohlstand und Reichtum der jeweiligen (Hafen-)Stadt. Nun weisen die Schnittstellen zwischen Hafen und Stadt gravierende Veränderungen der Flächennutzungen, der wirtschaftlichen Aktivitäten und der baulichen Erscheinungen auf. Wo noch in vielen Städten bis Ende der sechziger Jahre Schiffswerften und Kräne das Bild der Uferzonen und damit auch die Stadtsilhouette entscheidend prägten, dominieren heute abgeräumte Flächen. Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Häfen haben sich immer mehr aus den Städten zurückgezogen und sich in der Regel in Richtung der Flußmündungen bewegt. Der Siegeszug des Containers führte zur räumlichen Verlagerung der Häfen, zum Brachfallen der Uferzonen und zu vollkommen neuartigen Anforderungen an die Umschlagseinrichtungen. Die speziellen Umschlagstechnologien für Container erzwangen neue, stadtfremere Hafenanlagen und ließen die älteren Einrichtungen obsolet werden.

Zum Umschlag der Container auf andere Transportmittel sind auf der Landseite erhebliche größere Dispositionsflächen vonnöten. Gute Eisenbahnanschlüsse und Straßenverkehrsverbindungen, wie Autobahnanschlüsse, sind für den schnellen Abtransport der Container auf dem Landwege erforderlich. Auf der Seeseite benötigt der Containerumschlag wegen der kürzeren Liegezeiten zwar weniger, aber jeweils sofort verfügbare und seeschifftiefe Kailiegeplätze. Die traditionellen Hafenanlagen mit den schmalen »finger-piers« und Kaischuppen konnten diesen An-

sprüchen nicht genügen. Kaischuppen und Lagerhäuser, in denen früher Waren, gegen Witterung geschützt, zwischengelagert wurden, sind nicht mehr erforderlich. Die Liegezeiten der Schiffe, früher eine Woche oder länger, haben sich auf einen Tag reduziert. Die Schiffsmannschaften haben nicht mehr wie früher tagelang Landgang, dem Gegenstand von Schiffsromantik und Seemannsgarn, sondern werden während der Löscheziten an Bord benötigt. Beide Bände von Bruttomesso fächern kaleidoskopartig Vorhaben und realisierte Projekte der Revitalisierung auf und bieten neben der vorzüglichen Bebilderung auch eine Vielzahl von Informationen über Architekten und Planer, Träger und Betreiber, Initiatoren und Investoren sowie Kosten und Realisierungszeiträume.

Der Sammelband von Hoyle and Pinder 1992 bietet dagegen nicht nur lokale Fallstudien einzelner Hafenstädte und ihrer Planungsvorhaben, sondern auch thematisch bezogene Vergleiche, die in theoriegeleitete Fragestellungen eingebunden sind. Die Herausgeber, Stadtgeographen, sind bereits durch eine Vielzahl von Publikationen zu diesem Themenbereich ausgewiesen und knüpfen hier an ältere Arbeiten an. Sie beschreiben die Auflösung der historisch gewachsenen Beziehungen zwischen Stadt und Hafen, daß nun in vielen Hafenstädten durch ein weitgehend unabhängiges Nebeneinander dieser Bereiche ersetzt wird. Die technologischen Ursachen dieses Transformationsprozesses und ihre stadträumlichen und sozialen Folgen werden in den verschiedenen Beiträgen des Bandes untersucht.

So werden Zusammenhänge zwischen der Energieversorgung, der Tankerschifffahrt und den jeweils erforderlichen Hafenanlagen thematisiert und Konsequenzen der Zunahme der Schiffsgrößen auf die Häfen analysiert. Die zunehmende Konkurrenz der Seehäfen im Rahmen des europäischen Hafensystems wird problematisiert und neue logistische Arbeitsteilungen werden erörtert. Die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa hat die überkommenen Strukturen transformiert, so ist z. B. Hamburg von einer ehemaligen Randlage in eine günstigere geographische Position gerückt. Aber auch auf das Thema der Umnutzung und Revitalisierung von

brachgefallenen Hafenbereichen wird eingegangen. In England hat es über 100 derartiger Vorhaben gegeben, deren Einschätzung sehr unterschiedlich ausfällt. Vielfach wurde die Dimensionierung falsch gewählt, an den lokalen Wohnungs- und Arbeitsmarktinteressen vorbei geplant und gebaut und der Erhalt bestehender Strukturen und Qualitäten zu wenig einbezogen. Die Hafenstädte in Holland haben auch eine lange Tradition im Umgang mit Hafen- und Uferzonen, aber diese Projekte zeichnen sich gegenüber den Vorhaben in Großbritannien in der Regel durch einen behutsameren Umgang mit dem vorhandenen Baubestand und durch eine sozialverträglichere Herangehensweise aus. Für Erfolg oder Mißerfolg der Revitalisierungsbestrebungen ist häufig auch die Einbeziehung touristischer Aktivitäten entscheidend, wie am Beispiel der Ostseehafenstädte ausgeführt wird. Mit umfangreichen bibliographischen Angaben und einem Register bietet der Band neben der Darstellung einer Vielzahl von Revitalisierungsprojekten auch Einordnungsmöglichkeiten dieser Umstrukturierungen in Hafenstädten. Die lokalen Fallstudien werden vor dem Hintergrund weltweiter technologischer Innovationen und ihrer Folgen für die Seehafenstädte verortet und somit in sozio-ökonomische Theorieansätze eingebunden.

Die Fragestellung, welche Gestaltungsmöglichkeiten Hamburg als Stadt am Wasser hat, zieht sich wie ein roter Faden auch durch den von der Stadtentwicklungsbehörde herausgegebenen Band »Stadtvisionen«. Im letzten Heft dieser Zeitschrift war bereits der Band »Stadt im Überfluß« von Hamburgs Oberbaudirektor Egbert Kossak (Hamburg 1993) durch Volker Roscher besprochen worden, der Probleme und Chancen einer wachsenden Stadt diskutiert. Bei dem Band »Stadtvisionen« wird an diese Thematik angeknüpft und es werden (teilweise zweisprachig) die Arbeitsergebnisse des Stadtentwicklungsforums 1993 dokumentiert, in dem Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes Hammerbrook/Hamm-Süd erarbeitet wurden. Wie auch bei den anderen bisher abgehaltenen Stadtentwicklungsforen handelt es sich um eine bunte Palette von Vorschlägen und Entwürfen,

die von Teilnehmern in sechstägigen Workshops erarbeitet wurden. Das Projektgebiet ist ein city-naher Bereich, dessen Stadtgrundriß aus dem 19. Jahrhundert bis heute nahezu unverändert erhalten geblieben ist. Geprägt durch ein enges Beieinander von Wohnen und Arbeiten, sowie durch Straßen, Eisenbahntrassen und Kanäle gab es im Zweiten Weltkrieg große Zerstörungen.

Nun soll das Gebiet aus dem Dornröschenschlaf erweckt und »revitalisiert« werden. Der tiefgreifende strukturelle Wandel wird dabei in zwei Richtungen thematisiert: Einmal als Problem des Niedergangs und der wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Restrukturierung von Hafen- und Uferbereichen und zum anderen als Planungsaufgabe, die häufig brachgefallenen oder untergenutzten Uferbereiche, die »Waterfront« wieder zu reaktivieren und neuen Nutzungen und Verwertungen zuzuführen. Allen Lösungen des Stadtentwicklungsforums ist gemeinsam, daß die Wasserläufe als strukturprägende Elemente herausgearbeitet werden und eine städtebauliche Integration von Wohnen und Arbeiten angestrebt wird.

Befindet sich das Hamburger Vorhaben noch im Vorbereitungs- und Planungsstadium, so ist eines der größten Projekte der Waterfront Revitalization in Teilen bereits fertiggestellt. Die Docklands in London waren und sind immer noch eines der spektakulärsten Projekte in diesem Genre – Canary-Wharf ist eines der größten Planungsvorhaben dieses Jahrhunderts. In dem von Odgen (1992) herausgegebenen Band geht es um ein vorläufiges Resümee dieses Prestige-Vorhabens der Konservativen in England, bei dem die Überlegenheit der Entfaltung der freien Marktkräfte gegenüber den Labour-Vorstellungen einer geplanteren Stadtentwicklung dokumentiert werden sollte. Für das von den Konservativen stolz so benannte »Flagship-project« Canary Wharf gab es weder eine öffentliche Anhörung, noch eine Beteiligung Betroffener.

Verschiedene Autoren analysieren einzelne Aspekte des Vorhabens, das nicht eine Art Nebenzentrum der City of London, sondern quantitativ und qualitativ ein mindestens gleichwertiger Standort werden sollte. Um in den Dock-

lands schneller und flexibler planen und bauen zu können wurde die »London Docklands Development Corporation« (LDDC) konstituiert. Bei dieser Institution und den anderen Urban Development Corporations in Großbritannien werden die Mitglieder direkt ernannt und nicht gewählt, die Mittelzuweisung erfolgt nicht über einen kontrollierbaren öffentlichen Haushalt, sondern über Sonderbudgets. Die Institutionen entziehen sich damit weitgehend der öffentlichen Kontrolle.

Der Erfolg des Docklandsprojektes wird von den Autoren auch in Bezug auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze angezweifelt. Vielfach handelt es sich dabei nicht um »neue« Arbeitsplätze, sondern um betriebsinterne Verlagerungen, um in den Genuß von Steuervorteilen der eingerichteten »Enterprise-Zones« zu kommen. Als in der Druckindustrie die Computersatztechniken die alten Druckertechniken obsolet gemacht hatten, verlagerten z. B. die großen Zeitungen (Gurdian, Daily Mail etc.) ihre Produktionsstätten von der City in die Docklands und hebten damit gleichzeitig die Gewerkschaften aus. Viele der Firmen hätten sich auch ohne Vergünstigungen in den Docklands angesiedelt. Eine relativ hohe Arbeitslosenquote (derzeit über 20%) ist geblieben. Zwischen 1981–1988 gingen ca. 7000 Arbeitsplätze verloren, neu geschaffene Arbeitsplätze können häufig nicht von den lokalen Arbeitssuchenden besetzt werden, da andere Qualifikationen gefragt sind.

Neben dem Argument der Schaffung neuer Arbeitsplätze versprach die LDDC auch neue Wohnungen zu bauen. Betrug der Anteil des kommunalen Wohnungsbaus in den Docklands 1981 noch über 80%, so lag der Anteil der Eigentumswohnungen damals unter 10%. 1991 liegt der Anteil des kommunalen Wohnungsbaus bei nur noch 25%, während der Eigentumssektor bereits über 50% ausmacht. Dabei stiegen die Preise für Eigentumswohnungen allein zwischen 1984–1988 um durchschnittlich 200%. Wegen des aktuellen spekulativen Überangebots sinken ab Ende der 80iger Jahre die Preise allerdings wieder. Das Angebot geht damit vollständig an der lokalen Nachfrage vorbei.

Der größte private Investor in den Docklands

ist Olympia and York (O & Y), ein kanadisches Unternehmen, das die Gebrüder Reichman kontrollieren. Diese Unternehmer zeichnen auch für das World Trade Center in New York verantwortlich und besitzen umfangreichen Immobilienbesitz in Toronto und Tokio. O & Y investierten vor allem im Bereich von Canary Wharf (»New Manhattan«) und veränderten damit die Skyline Londons, angestrebter sichtbarer Ausdruck der Verlagerung des Finanzzentrums in die Docklands. In einem halben Jahrzehnt haben sich Teile der Docklands total verändert. Private Investoren bauten Luxuswohnbauten, gigantische Bürogebäude, die Immobilienpreise stiegen und die Banken akzeptierten Sicherheiten von noch zu bauenden Objekten. In dem von Ogdon herausgegebenen Band werden komprimiert die Facetten des Projektes herausgearbeitet, knapp beschrieben und eingeschätzt; so auch die Zielvorstellung der Reihe »Update«,

die didaktisch aufbereitete Darstellungen zu aktuellen Planungsproblemen, vor allem für Studenten liefern will.

Die besprochenen Buchtitel geben einen breiten Überblick über die vielfältigen Vorhaben der Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen. Noch fehlt aber eine systematische Auswertung bisheriger Erfahrungen der »Waterfront Revitalization«, die die Vorhaben auch in einem theoretischen Kontext reflektiert. Ökonomisch-technologische Restrukturierungen und ihre räumlichen Auswirkungen wären dabei in einen Analysezusammenhang zu integrieren, der nicht nur die Phänomene beschreibt, sondern auch Erklärungsansätze bietet. Häufig noch klaffen Anspruch und Realität weit auseinander und die globalen Vermarktungsstrategien der Großprojekte durch Makler, Developer und Investoren haben wenig mit den lokalen Problemen und Bedürfnissen gemein.

Robert Jütte

»Stadtluft macht krank«

Neuere Arbeiten zum Thema »Stadt und Gesundheit« im 19. und 20. Jahrhundert

THOMAS HAPKE (Hrsg.), *Stadtthygiene und Abwasserreinigung nach der Hamburger Cholera-epidemie. Umweltforschung vor 100 Jahren im Spiegel der Bibliothek der Sielklär-Versuchsstation Hamburg-Eppendorf*, Herzberg: Bautz 1993, Abb., 113 S., DM 38,-.

WOLFGANG VON HIPPEL, *Zum Wohle des Kranken. Vom Hospital zum Klinikum der Stadt Ludwigshafen. 100 Jahre Städtisches Krankenhaus 1892–1992, Ubstadt-Weiher: Verlag Regional-kultur 1992, Abb., 182 S., DM 49,-.*

MARTIN KRAUSS, *Armenwesen und Gesundheitsfürsorge in Mannheim vor der Industrialisierung 1750–1850/60*, Sigmaringen: Thorbecke 1993, Abb., 184 S., DM 39,80.

JÜRGEN REULECKE / ADELHEID GRÄFIN ZU CASTELL-RÜDENHAUSEN (Hrsg.), *Stadt und Gesundheit. Zum Wandel von »Volksgesundheit« und kommunaler Gesundheitspolitik im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart: Franz-Steiner-Verlag 1991, 335 S., DM 66,-.

Das wachsende Interesse der Geschichtswissenschaft an der Entwicklung der Stadt in den letzten Jahrhunderten manifestiert sich nicht zuletzt in einem Bereich, der lange Zeit als eine Domäne der Medizinhistoriker galt. Nachdem das Thema »Stadt und Gesundheitspflege« bereits Anfang der achtziger Jahre vom Südwestdeutschen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung erstmals explizit aufgegriffen wurde, die Beiträge zum gleichnamigen Aufsatzband sich aber vorwiegend mit der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Periode befaßten, liegt jetzt ein Sammelband vor, der nicht nur das Gesundheitswesen, sondern Fragen von Gesundheit und Krankheit im Zusammenhang mit solchen

bekannten stadtgeschichtlichen Phänomenen wie Modernisierung und Urbanisierung behandelt. Der Band geht auf eine Tagung der Freiherr-vom-Stein-Gesellschaft zurück, die 1989 in Bad Waldliesborn stattfand. Wie die beiden Herausgeber in ihrer Einleitung betonen, ging es darum, neue Akzente in der Forschung zu setzen und ein so wichtiges und von der Stadtgeschichtsschreibung lange Zeit vernachlässigtes Thema wie »Stadt und Gesundheit« im interdisziplinären Zugriff unter sozial-, bevölkerungs-, mentalitäts-, medizin- und ökologiegeschichtlichen Fragestellungen zu behandeln. Zentrale Themen, die in diesem Sammelband angesprochen werden, sind zum Beispiel: der Zusammenhang zwischen dem Urbanisierungsprozeß, dem demographischen Wandel und den städtischen Gesundheitsverhältnissen, die Reaktionen und Wahrnehmungsweisen der Kommunalpolitiker, der kommunalen Öffentlichkeit und Verwaltung, die Voraussetzungen und Auswirkungen einer kommunalen Gesundheits-, Umwelt- und Bevölkerungspolitik.

Der Sammelband gliedert sich in vier Teile. Der erste Teil enthält zwei Überblicksdarstellungen. J. Vögle zeichnet die Entwicklung der städtischen Gesundheitsverhältnisse im 19. und frühen 20. Jahrhundert nach, indem er das Konzept des demographischen und epidemiologischen Übergangs am deutschen Beispiel konkretisiert und kritisch reflektiert. Nach Vögle setzt die Phase, in der die großen Epidemien zurückgehen und die Sterberate sich verstetigt, in den meisten deutschen Großstädten in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein. Die von ihm angemahnte methodisch anspruchsvolle und auf einer breiten empirischen Basis fußende Arbeit zu den großstädtischen Gesundheitsverhältnissen liegt inzwischen in Form einer im Druck befindlichen Heidelber-

ger geschichtswissenschaftlichen Dissertation von Beate Witzler vor. Alfons Labisch beschreibt die Grundthemen des »medizinisch-hygienischen Diskurses«, der im 19. Jahrhundert auf unterschiedlichen gesellschaftlichen Handlungsebenen, nicht zuletzt aber auf kommunalpolitischer Ebene geführt wurde.

Die vielfältigen, von Stadt zu Stadt sich allerdings durchaus unterschiedlich darstellenden gesundheitspolitischen Herausforderungen zeitigten ein breites Spektrum an stadtplanerischen und sozialhygienischen Maßnahmen, die entweder der Vorbeugung gegen gesundheitliche Gefahren des Urbanisierungs- und Industrialisierungsprozesses oder der Eindämmung der sich daraus ergebenden Gefahren dienten. Dieser Thematik ist der zweite Teil dieses Bandes gewidmet. F.-J. Brüggemeier beschreibt die verschiedenen Anstrengungen, die von den Städten unternommen wurden, die damals bereits wahrgenommene und beklagte Luftverschmutzung in Grenzen zu halten. Was Brüggemeier am Beispiel einzelner Städte für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts an Problemlösungen aufzeigt, wird von E. Schramm, der den kommunalen Umweltschutz in Preußen behandelt, gut ergänzt. Stadtplanerische Aspekte der Assanierungspolitik stehen im Vordergrund der Beiträge von J. Rodrigues-Lores und Stefan Fisch. Welche Zusammenhänge zwischen sozial- und rassehygienischen Forderungen in Hinblick auf Verbesserungen im öffentlichen Gesundheitswesen um die Jahrhundertwende bereits bestanden, macht die Studie von P. Weindling deutlich.

Der weitaus größte Teil der in diesem Aufsatzband versammelten Studien befaßt sich mit der Gesundheitsfürsorge im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Im Rahmen einer Sammelrezension kann leider nicht auf jeden einzelnen Beitrag gesondert eingegangen werden. Das thematische Spektrum ist jedenfalls recht breit: Es reicht von der mit der Gesundheitspolizei verbundenen Sittenpolizei (H. Reinke) und der Gewerbehygiene (D. Milles) über die Jugend- und Altenfürsorge (A. Schildt und Ch. Conrad) bis hin zu den städtischen Gesundheitsvereinen (G. Stollberg).

Der vierte und letzte Teil handelt von der Ge-

burten- und Sozialpolitik. Es geht um Themen wie Sozialhygiene und Sexualreform (J. Geyer-Kordesch), Sexualberatungsstellen (K. von Soden), Abtreibung (V. Neumann) und Empfängnisverhütung (C. Osborne) – also um ein breites Spektrum bevölkerungspolitischer Maßnahmen und Optionen, über die in den Städten auf kommunalpolitischer Ebene zum Teil heftig gestritten wurde. Leider wird die kommunale Problematik dieser Themen von den vier Autorinnen kaum thematisiert, so daß der Zusammenhang mit dem Rahmenthema »Stadt und Gesundheit« häufig eher peripherer Natur ist.

Insgesamt zeigt sich, in welchem Maße im Kaiserreich die Großstädte Impulse für die Entwicklung und den Einsatz sozialstaatlicher und gesundheitspolitischer Einzelmaßnahmen gaben, die dann später in der Weimarer Republik von staatlicher Seite aufgegriffen und Teil der allgemeinen Gesetzgebung auf diesem Gebiet wurden.

Wenn deutsche Großstädte im 19. Jahrhundert kostspielige umfassende Assanierungsmaßnahmen in Angriff nahmen, so stand dahinter nicht zuletzt die Furcht vor dem erneuten Ausbruch einer Cholera-Epidemie und die Erfahrung, die man aus früheren Seuchenzügen gewonnen hatte. Nachdem Hamburg 1892 noch einmal von der Cholera heimgesucht wurde, setzte der Senat eine Untersuchungskommission ein, die Vorschläge für eine dauerhafte Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse in der Hansestadt erarbeiten sollte. Bereits im Katastrophenjahr wurde das Hygienische Institut gegründet. Einige Jahre später folgte die Errichtung einer Sielklär-Versuchsanlage (1895). Noch bedeutender waren aber, wie Dirk Schubert in einem Begleitheft zur Hamburger Ausstellung »Umweltforschung vor 100 Jahren im Spiegel der Sielklär-Versuchsstation Hamburg-Eppendorf« ausführt, die Konsequenzen, die die Cholera-Epidemie für die Assanierungs- und Wohnungsbaupolitik des Hamburger Senates hatte. Um die ungesunden Wohnquartiere zu beseitigen, wurden große Teile der Stadt in Sanierungsbezirke eingeteilt, die insgesamt 18 Prozent der gesamten Innenstadtfäche umfaßten. Diese Sanierung fand bis Mitte der dreißiger Jahre mit dem Abriß und

Wiederaufbau der nördlichen Neustadt, dem berühmten-berühmten »Gängeviertel«, ihren Abschluß. Einer der bedeutendsten deutschen Städteplaner dieser Zeit, Josef Stübgen, charakterisierte bereits 1904 die vorbildliche Politik der Hansestadt mit den folgenden Worten: »Keine andere Stadt Deutschlands hat eine ähnliche Leistung auf dem Gebiete öffentlicher Gesundheitspflege und Wohnungsfürsorge aufzuweisen.«

Das Begleitheft enthält auch einen technikgeschichtlich interessanten Beitrag von Thomas Hapke über die Geschichte der Sielklär-Versuchsanlage in Hamburg-Eppendorf, die bis 1912 in Betrieb war. Außerdem findet man im Anhang das umfangreiche Fachschriftenverzeichnis der Bibliothek, die Teil der Versuchsanstalt war und sich heute in der TU Hamburg-Harburg befindet.

Der Wandel von der städtischen Armenanstalt zum kommunalen Krankenhaus, der im 18. Jahrhundert einsetzt und erst im Laufe des 19. Jahrhunderts einen vorläufigen Abschluß findet, ist zwar häufig in der medizinhistorischen Literatur beschrieben worden, doch sind gute Lokalstudien immer noch rar. Martin Krauß untersucht in seiner Heidelberger geschichtswissenschaftlichen Dissertation die Entwicklung des Armenwesens und der Gesundheitsfürsorge für Bedürftige in Mannheim im Zeitraum 1750 bis 1850. Er unterscheidet drei Phasen dieses Wandlungsprozesses. In der ersten Phase, die die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts umfaßt, bleibt das traditionelle System kirchlicher Armenpflege noch weitgehend bestehen. Nur in der Gesundheitsfürsorge für die Bedürftigen bahnt sich 1776 mit der Errichtung der sogenannten »Krankenbesuchs-Anstalt« bereits ein Wendepunkt an. Die Armenärzte konnten sich fortan ihrer Behandlungspflicht nur noch schwer entziehen, und die Armen erhielten einen Anspruch auf kostenlose Behandlung. Die zweite Phase setzte mit der Reorganisation des Armenwesens in den Jahren 1802 bis 1807 ein. Die neugegründete Armenanstalt, die aus freiwilligen Spendenbeiträgen der Mannheimer Bürger finanziert wurde, stellte einen Versuch dar, durch Arbeitsbeschaffung und kostenlose medizinische Versorgung im Krankheitsfall das Los

der Armen zu verbessern. Die dritte Phase begann zeitgleich mit der Einführung einer neuen Gemeindeordnung im Jahr 1831. Der Gemeinderat nahm größeren Einfluß auf das Armenwesen, das bisher in den Händen der sogenannten »Armen-Policey-Commission« lag, und ergänzte das soziale Netz durch eine Krankenversicherung für Dienstboten und Gewerbegehilfen. Das Hospital der Armenanstalt entwickelte sich so langsam zu einem allgemeinen städtischen Krankenhaus.

Ob der hier vorgelegte lokalgeschichtliche Befund aber ausreicht, um die Medikalisierungsbzw. die Sozialdisziplinierungsthese grundlegend zu erschüttern, muß angezweifelt werden. Die umfangreiche Denkschrift des Hofrats Wilhelm Gaum von 1807 hätte eine »dichtere« Beschreibung, als sie von Krauß geleistet wird, verdient. Da ist die Kritik von Francisca Loetz (»Vom Kranken zum Patienten«, Stuttgart 1993) am vorherrschenden medizinhistorischen Paradigma schon sehr viel ernster zu nehmen.

Den weiteren, komplexen Verlauf des Weges vom Armenhospital zum medizinischen Großkrankenhaus zeichnet am Beispiel der Nachbarstadt Mannheims die Festschrift nach, die Wolfgang von Hippel verfaßt hat. 1859 wurde in Ludwigshafen das erste städtische Hospital gegründet, nachdem es vorher bereits einen Hospitalverein gegeben hatte, der sich um kranke Dienstboten, Handwerksgesellen und Arbeiter kümmerte. Dieses Spital, das eine Durchschnittsbelegung von 3,5 Personen hatte, war sehr klein und stand noch ganz in der Tradition der Fürsorgeanstalten für die unbemittelten Bevölkerungsschichten. Der stetige Bevölkerungsanstieg machte eine Modernisierung und Vermehrung der Bettenzahl unumgänglich. Mit der Eröffnung eines großzügig geplanten städtischen Krankenhauses am 2. November 1892 begann in Ludwigshafen die Epoche des modernen Krankenhauses, das heute ein Klinikum mit einem jährlichen Umsatz von 250 Millionen DM ist.

Die Darstellung gliedert sich in drei größere Abschnitte. Der erste Teil beschreibt die Anfänge der öffentlichen Krankenfürsorge in Ludwigshafen von 1851 bis 1892, die noch weitge-

hend von dem Gedanken der Armenpflege geprägt waren. Der zweite Teil des Buches beginnt mit den Planungen für das Städtische Krankenhaus um die Mitte der 1880er Jahre und endet mit dem Wiederaufbau bzw. Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg. Der dritte Teil umfaßt die Geschichte des Ludwigshafener Klinikums in den letzten vier Jahrzehnten, die durch eine besonders rasante Entwicklung gekennzeichnet ist.

Da eine Sozialgeschichte des Allgemeinen Krankenhauses im 19. und 20. Jahrhundert erst

in den letzten Jahren in Deutschland auf Interesse bei den (Medizin-)Historikern gestoßen ist, fehlt es noch an soliden Fallstudien, die das Krankenhaus als eine soziale Einrichtung zeigen, in der Ärzte, Pflege- und Hilfspersonal und Patienten nicht nur eine »Arbeits-, sondern ein Stück weit auch eine Lebens- und Leidensgemeinschaft« bilden. Es ist das Verdienst W. von Hippels, daß er die Gelegenheit einer Festschrift genutzt hat, um einen wichtigen Baustein zur Sozialgeschichte der Medizin beizusteuern.

Ronald Kunze

Frankfurt am Main. »Die Stadt« wird 1200 Jahre

Bericht über aktuelle Veröffentlichungen

Im Jahre 1994 wird die auf das Jahr 794 datierte Stadt Frakfurt am Main runde 1200 Jahre alt, also Grund genug, einige der in den letzten Jahren aktuell erschienenen Veröffentlichungen zum Themenkomplex Stadtgeschichte und Stadtentwicklung einer kritischen Bestandsaufnahme zu unterziehen. Das Leitthema Urbanität zieht sich dabei wie ein roter Faden durch den historischen Ablauf von der freien Reichsstadt zur überregional bedeutenden Metropole.

FRANKFURTER HISTORISCHE KOMMISSION (Hrsg.), *Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neuen Beiträgen, Sigmaringen: Thorbecke 1991, Abb., 631 S., DM 68,-*.

Seit einiger Zeit liegt für Frankfurt am Main eine von neun Autoren verfaßte und damit insgesamt recht abgerundet scheinende historische Abhandlung über die Entstehung und Entwicklung dieser Stadt vor. Die einzelnen Autoren gehen in ihren meist rund 50 Seiten umfassenden Beiträge auf jeweils bestimmte Epochen näher ein; die Stadtgeschichte beginnt im Frühmittelalter als Hauptsitz des ostfränkischen Reiches und führt durch die nachfolgenden Epochen wie dem Spätmittelalter oder der Reformationszeit über die Phase der preußischen Besatzung hin zu dem für das heutige Stadtbild entscheidenden Abschnitt der letzten 120 Jahre. Die von außen erzwungene Übernahme der preußischen Gesetze und Verordnungen führten zum Ende der Sonderstellung, die Frankfurt als freie Reichsstadt bis dahin gelebt hatte; altes Recht wird aufgehoben und neues eingeführt, dieser Vorgang wiederholt sich in der Geschichte immer wieder. Zentraler Ausdruck der Angleichung an Preußen ist die heute noch gültige Magistratsverfassung.

Die Entwicklung der Stadt ist in den letzten

drei Beiträgen zunehmend mehr von den baulichen Maßnahmen gekennzeichnet: Wohnungsbau, Citybildung, Straßendurchbrüche, ein neuer Hauptbahnhof und die Herausbildung moderner Infrastrukturen auch unter Erde sind die zentralen Themen. Mit dieser Zeit einher geht eine zielstrebige Eingemeindungspolitik und die darauf folgende Urbanisierung des Umlandes. Die neuere Geschichte stellen Dieter Rebesch in seinem Beitrag über die Weimarer Republik als die Epoche einer glanzvollen Kulturpolitik (Frankfurter Siedlungen) bzw. des Dritten Reiches als Phase des ungezügelter Terrors und der abschließende Artikel von Frolinde Baiser über die Nachkriegszeit bis 1989 dar. Diese zeitliche Zäsur scheint Zufall, ist aber gelungen. Mit diesem umfänglichen Werk gibt es eine offizielle, in sich geschlossene Geschichtsschreibung der ersten 1200 Jahre Frankfurter Entwicklung; insgesamt kann man sie als gelungen und partiell durchaus als spannend beurteilen. Niemand interessiert sich für alles, aber alles ist lesenswert.

MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Die Zukunft des Städtischen, Bd. 3: Planungskulturen, Frankfurt: Magistrat der Stadt 1993, 228 S., DM 78,-*.

Seit Beginn der 90er Jahre versucht die rotgrüne Kommunalregierung der Stadt Frankfurt den offenen Dialog über die zukünftige Entwicklung ihrer Stadt. Seitdem veranstaltet sie in unregelmäßiger Folge einige Vortragsveranstaltungen und Ausstellungen zur »Zukunft des Städtischen«: Im März 1991 fand unter dem Leitbegriff Planungskultur ein Kolloquium unter der Überschrift »Stadtentwicklung und zivile Gesellschaft« statt, im Juni 1991 ein weiteres unter dem Leitbegriff Industriekultur zum Thema »Gewerbe in der Stadt: Architektonische Entwürfe«. Im Jahre 1992 setzte man diese Veran-

staltungen fort und betrachtete mit dem Blick auf andere Großstädte unter dem Leitbegriff »Fluß-Städte« die Potentiale, Planungen und Projekte in Hamburg, Dresden, Wien und Ludwigshafen. In dem bisher letzten Kolloquium zum »Städte-Bau« wurden die Perspektiven zur Stadtplanung am Ende des 20. Jahrhunderts diskutiert. Ergänzend zu diesen wissenschaftlich angehauchten Gesprächen veranstaltete der Magistrat im Dezember 1992 noch eine Ausstellung zur zukünftigen Gestaltung des Stadtraumes der Mainmetropole und zeigt die Ergebnisse einiger wettbewerbsähnlicher Verfahren.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltungen veröffentlicht man seitens des Magistrates der Stadt Frankfurt in einer recht gut aufgemachten und entsprechend teuren Publikationsreihe, den vom Planungsdezernenten Martin Wentz herausgegebenen »Frankfurter Beiträgen«; nach den ersten beiden Bänden zu den Themenkomplexen »Stadtplanung in Frankfurt« und »Stadträume« liegen in dieser Reihe inzwischen die Bände 3 und 4 vor.

Im dritten Band werden die wichtigsten im Jahre 1991 in Frankfurt gehaltenen Vorträge zu den Themen Planungskultur und Industriekultur einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. In seinen einleitenden Worten skizziert Martin Wentz die aktuellen Veränderungen in den politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Nach dem damals gerade erst erfolgten Beitritt der Deutschen Demokratischen Republik zur BRD lassen sich beispielsweise neue Wandlungsbewegungen aus Gebieten ohne Entwicklungschance in die wirtschaftlich prosperierenden Regionen wie Frankfurt beobachten; weiterer Wohnungsneubau und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist daher für Frankfurt unumgänglich. Allen größeren Projekten steht aber von Seiten der betroffenen Bewohner meist deutlicher Widerspruch, ja sogar Widerstand entgegen. Modernes auf den allgemeinen Konsens zielendes Stadtmanagement scheint daher angesagt zu sein. In den einzelnen Beiträgen äußern sich die Vortragenden – bzw. die inhaltlich ergänzenden Autoren – aus ihrer Sicht zu den Veränderungen im Planungsprozeß: Klaus Selle (Uni Hannover) weist auf die sinnvolle Einbeziehung

intermediärer Organisationen als Innovationsagenturen hin, deutet aber zugleich auch auf die schlummernden Handlungspotentiale in der Kommunalverwaltung hin. Albert Speer (Uni Kaiserslautern) erwähnt die oft erkennbare Ausgrenzung der Stadtplaner als der für die städtebauliche Entwicklung genuin verantwortlichen Gruppe und zeigt dabei die Schwächen bisheriger Planungsverfahren auf; als Gegenbild beschreibt er in einer Art brain-storming die strukturellen Vorteile kooperativer Verfahren. Angesichts der aufkommenden Lösungsversuche mittels einer »public private partnership« schraubt Werner Heinz (Difu) die an dieses »Geschäft« zu stellenden Ansprüche auf das in der Realität Machbare zurück; vor dem Hintergrund der Vor- und Nachteile sollte man sich als Kommunalverwaltung hier keinen Illusionen hingeben. Partnerschaftsansätze werden doch nur in Gebieten mit hohem Entwicklungsdruck und immer zugunsten der Privaten laufen, Lösungen für städtische Problemgebiete sind auf diesem Wege nicht zu erwarten.

Als Ergänzung zu den einleitenden Beiträgen wird über einige wichtige in vergleichbaren Städten laufende Planungsprozesse berichtet und die dabei erreichte Planungskultur kurz skizziert; so über die großen stadtentwicklungspolitischen Ereignisse des Jahres 1992 wie die Expo in Sevilla und die Olympischen Spiele in Barcelona, aber auch über die derzeit noch schleppende Vorbereitung auf die Expo 2000 in Hannover. Weiters werden die Erfahrungen mit dem Berliner Stadtforum und der Internationalen Bauausstellung Emscher Park kurz angerissen. In diesen Berichten über lokale Zusammenhänge anderer Städte wird der Unterschied zwischen wissenschaftlicher Analyse von Fallbeispielen und dem Bericht betroffener Personen immer ziemlich deutlich.

In dem eher bunten Teil der Veröffentlichung wird stadtkonkret am Beispiel Frankfurter Projekte gezeigt, wie man in der Metropole am Main Arbeiten und Wohnen räumlich näher zusammenzubringen gedenkt. Leider fehlen die strukturellen Informationen über ein offensichtlich durchgeführtes Planspiel und die abgebildeten Ergebnisse werden – wie immer schon ge-

habt – von den beteiligten Architekturbüros erläutert. Wie zuvor schon zuvor allgemein von Speer kritisch angemerkt, treten auch in diesem planerisch orientierten Berichtsteil die Stadtplaner nicht in Erscheinung; ebenso fehlt eine kritische Bewertung der angewendeten Verfahren durch die als verantwortlich zeichnenden Stadtforscher – neue Planungskultur?

Die später folgende Berichterstattung über einige wohnungsbauliche Realisierungswettbewerbe läßt den Leser vor dem von dem Herausgeber selbst inszenierten Leithintergrund einer neuen Planungskultur wieder ähnlich ratlos zurück. Ohne hier auf die unterschiedliche Qualität der Entwürfe eingehen zu wollen, kann man nur feststellen, daß das qualitativ Neue des Planungsprozesses zumindest in der Beschreibung nicht so recht herauskommt. Es riecht auch in diesem Falle wieder stark nach Architekturausstellung, nach der fast beliebigen Aufreihung architektonischer Einzelleistungen im städtischen Raum; der Entwurf scheint wichtiger als der Planungsprozeß, auch wenn dabei – wie beim Bauungsvorschlag von dem amerikanischen Architekten Eisenmann für den Rebstockpark – der große Wurf zum großen Knüll wird.

MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Die Zukunft des Städtischen, Bd. 4: Wohnstadt, Frankfurt: Magistrat der Stadt 1993, 230 S., DM 78,-*.

Im vierten Band dieser Veröffentlichungsreihe werden aktuelle Planungsansätze, städtebauliche Konzepte und architektonische Beispiele aus unterschiedlichen Städten dokumentiert; beispielsweise die Beiträge eines Kolloquiums zum Thema »Fluß-Städte« über andere an einem Fluß gelegene Metropolen wie Hamburg oder Wien. Aus der Innensicht der Verwaltung berichten für die Entwicklung verantwortliche Planer über die spezifische Situation ihrer »Stadt am Fluß« und den besonderen Umgang mit diesem stadträumlichen Potential. Wie in Frankfurt entlang des Maines werden auch anderswo Hafen- und Industrieanlagen in wertvoller Lage zwischen Stadt und Ufer sukzessive zur Umnutzung frei und es gibt einen generellen Trend der städti-

schen Wohn- und Geschäftsbebauung an die Wasserkante.

Aus verschiedenen Gründen inhaltlich noch interessanter als diese Berichte sind die ausführlichen Analysen der metropoliten Organisation von Mailand, Madrid, Stockholm und Lyon. Die innerhalb der engeren Stadtgrenzen schon lange nicht mehr lösbare Wohnungsfrage scheint in diesen im Vergleich zu Frankfurt größeren Orten deutlich umfangreicher und die gezeigten Siedlungen aus den letzten vier Jahren in ihrer Masse entsprechend beeindruckend. Gerade das Beispiel Stockholm zeigt die Problematik sich verändernder Randbedingungen; die in der Nachkriegszeit angewandten Methoden einer sozialdemokratisch dominierten Stadtplanung in einer wirtschaftlichen Aufschwungphase sind unter aktuellen Krisenbedingungen weder politisch gefragt, noch inhaltlich anwendbar. Die heutige konservativ-liberale Stadtregierung bevorzugt marktwirtschaftliche Lösungen. In dem Beispiel Lyon spricht der Autor sogar von einem Bankrott der Stadtplanung; die sich sukzessive herausbildende Politik des Klientelismus reduziert die Planung immer mehr auf das medienwirksame Errichten von Kulissen und dokumentiert damit das Defizit moralischer Werte. Insofern bilden diese Beispiele eine interessante Hintergrundfolie für die zukünftige Frankfurter Stadtplanung, die ja seit vier Jahren in einer grün-roten Koalition bewußt mit dem Anspruch antritt, die Zukunft des Städtischen mit einem neugierig beobachtenden Blick über den lokalen Tellerrand neu zu gestalten.

Die im Mittelteil des Buches veröffentlichten Planungen und Entwürfe für einige bestimmte Gebiete wie das Ostend, den Westhafen oder einen neuen Stadtteil am Kaiserlei zeigen wenig von neuen planerischen Ansätzen und können daher inhaltlich und strukturell nicht so recht überzeugen. In herkömmlicher Manier läßt man bekannte Büros zum beschränkten Wettbewerb und erhält entsprechende Ergebnisse. Trotz manch qualitätsvoller Lösung bleibt dennoch zu fragen, welchen Sinn die Beauftragung überseischer Architekten für ein unscheinbares Wohngebiet hat und ob offener gehaltene Verfahren nicht doch zu einem breiter gefächerten Ergeb-

nis führen könnten. Das vom Planungsdezernenten Wentz einberufene und in diesem Band kurz vorgestellte Consilium ist als planungskultureller Ansatz interessant, scheint aber als konkretes Gremium kaum visionär. Wie in der Architektur kauft sich Frankfurt beim theoretischen Unterbau die großen Namen ein und erhält dabei eine imposant klingende Gruppe meist verdienstvoller Längsdenker, die sich unter weitgehender Akzeptanz der gesetzten Rahmenbedingungen mit einzelnen Projekten beschäftigen und hierzu Empfehlungen abgeben dürfen.

Über die Perspektiven der Stadtplanung am Ende des 20. Jahrhunderts findet man als Ergebnis des letzten hier dokumentierten Kolloquiums vom Juni 1992 einige inhaltlich weiterführende Beiträge. So skizziert Thomas Sieverts dabei seine Anforderungen an eine neue »Charta des Städtebaues« anhand der zentralen Aspekte des Landschaftsbezuges, einer multiethnischen Stadtkultur und neuer Funktionsmischungen; und Gerd Albers ergänzt die von ihm definierten Planungsphasen von der Anpassungs- über die Auffang- zur Entwicklungsplanung der 70er Jahre um die aktuelle Phase der »Perspektivplanung«. Und erfrischend lebendig ist der Beitrag von Erika Spiegel über »Vision und Wirklichkeit«, in dem sie städtebauliche Schlagwörter wie »Dichte« auf die richtige Kante stellt und damit aufzeigt, daß man komplexe Probleme nicht nur durch bauliche Maßnahmen lösen kann. Die geplanten neuen Wohngebiete bedürfen nach dem Bau auch noch einer sozialen und kulturellen Einbindung in die Stadt.

Fast wie zur Dekoration der inhaltlich nicht immer überzeugenden Beiträge ist das Buch mit sehr schönen farbigen Nachdrucken einiger Frankfurter Stadtpläne aus verschiedenen Epochen durchsetzt; über die Grundrisse und Spezialkarten aus den Jahren 1834, 1864, 1930, 1947 und 1990 läßt sich die Entwicklung der inneren Stadt recht anschaulich nachvollziehen. Trotz interessanter Beiträge und wiederum ansprechender Aufmachung stellt sich auch bei den hier angesprochenen beiden Bänden die Frage nach der Umsetzbarkeit der konzeptionellen Ideen. Die jeweils eingewobenen Teile mit konkreter Planung hinken in ihrer Qualität deut-

lich hinter der theoretischen Vorarbeit hinterher und es bleibt weiterhin offen, ob die Visionen einer neuen Planungskultur und einer Wohn-Stadt sich stadtkonkret in Frankfurt wird ereignen können. Man ist in Frankfurt sicherlich auf dem Weg, aber Santiago ist noch weit und man kann nur hoffen, daß die zahlreichen Bände zur Zukunft des Städtischen nicht auf dem Kompost der Geschichte landen werden.

TOM KÖNIGS (Hrsg.), *Stadt-Parks. Urbane Natur in Frankfurt am Main, Frankfurt / New York: Campus 1993, Abb., 177 S., DM 58,-*.

Während sich der Dezernent für Planung in der von ihm herausgegebenen Schriftenreihe in mehreren Bänden mit der »Zukunft des Städtischen« beschäftigt, setzt Tom Königs als Umweltdezernent mit dieser Veröffentlichung über Stadtparks seine zweite bunte Marke in der stadtkonkreten Literaturwelt. In insgesamt 15 Beiträgen von 18 Autoren nähert man sich der übergreifenden Problematik von Stadt und Natur. Die einzelnen Artikel sind durchaus von unterschiedlicher Struktur; im ersten Teil artikulieren sich einige mit konkreter Landschaftsgestaltung beauftragte Planer mit der hinter ihren Bildern stehenden Philosophie. Im zweiten Teil beziehen bekannte Autoren wie Königs, Hard oder Uhlig inhaltlich Stellung zu Aspekten wie Stadt, Stadtnatur und Moderne oder Naturschutz in der Stadt. Der Frankfurter Referatsleiter Blecken liefert dabei einen umfassenden Überblick über die historischen Parks dieser Stadt; der Leser erhält hier eingehende Information über die 18 aus den letzten beiden Jahrhunderten stammenden Anlagen. In den letzten beiden Teilen geht es dann ganz konkret um Entwürfe der Planungswerkstatt vom Oktober 1992. Das Buch ist optisch sehr gut aufgemacht und inhaltlich durchaus informativ; damit kann es Vorbild für vergleichbare Studien anderer Städte sein. Ob es dazu eines richtig teuren Buches bedurfte, bleibt bei dieser wie allen anderen Veröffentlichungen der beiden in den letzten Jahren recht häufig publizierenden Dezernate offen.

KURT E. BECKER / MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Frankfurt am Main. »Stadtperspektiven – Horizons of a City«*, Bd. 1, Köln: Rudolf Müller 1992, Abb., 98 S., DM 58,-

Mit einer neuen, zweisprachig gehaltenen Buchreihe versucht sich der Verlag in der Szene lokalpolitisch orientierter Arbeiten zu etablieren. Bei Stadtperspektiven geht es nicht nur um die architektonischen und stadtplanerischen Facetten, sondern auch um die historische, kulturelle, ökonomische oder politische Perspektive der Entwicklung. Die Eröffnung mit einem Buch über die Stadt Frankfurt am Main ist sicherlich der richtige Weg für eine die nationalen Grenzen sprengende Berichterstattung, schließlich liegt die Stadt mit ihrer herausragenden wirtschaftlichen Entwicklung im metropolen mainstream.

Ob nun ausgerechnet diese Zusammenstellung von 13 Beiträgen unterschiedlicher Autoren als überzeugender Ansatz zu bewerten ist, bleibt trotz intensiven Studiums offen. Auf der einen Seite erfaßt man entsprechend der Vielschichtigkeit der Adressaten eine Reihe unterschiedlicher Segmente des städtischen Lebens, wie die zukünftige Gesamtentwicklung, die Architektur- und Kulturgeschichte, das Wohnen, das Umland, die Hochhäuser als ungeliebte Wahrzeichen oder die Lage am Fluß als Defizit städtischer Orientierung. Auf der anderen Seite divergieren die Beiträge in ihrer inhaltlichen Qualität etwas; dabei wirken die aus der Verwaltung stammenden Texte eher beschreibend und damit weniger analytisch. Aber was sollten die teilweise hochkarätigen Autoren auf den ihnen zugestandenen 4 bis 6 Seiten pro Sprache auch mehr aussagen. Die liebevolle Aufmachung und die belebende Bebilderung der Texte deuten auf die Mühe mit der Herausgabe dieser Reihe hin, dennoch bleibt die Frage nach dem tieferen Sinn der jeweils doppelten Texte. Weniger hätte mehr sein können.

CHRISTOPH MOHR, *Stadtentwicklung und Wohnungspolitik in Frankfurt am Main im 19. Jahrhundert*, Bonn: Dr. Rudolf Habelt 1992, Abb., 144 S., DM 48,-.

Die alte Stadt 4/94

Beim Thema Wohnungsbau in Frankfurt denkt man gemeinhin an die in der Rezeption schon hinreichend nachgearbeiteten Siedlungsprojekte des Neuen Frankfurt aus der Weimarer Republik. Mit der vorliegenden Veröffentlichung liefert der Autor den geschichtlichen Hintergrund der Wohnungspolitik des 19. Jahrhunderts. Die Stadt entwickelt sich ab dieser Zeit laufend über ihre bisher eingehaltenen Grenzen hinaus, da den neu emporgekommenen Schichten der Raum für ihre Wohnbedürfnisse und ihre wirtschaftlichen Aktionen fehlt. Bei jedem weiteren Eingriff in bisher unbebautes Gebiet entstehen teils planerisch geleitete neue Wohngebiete mit einem zeitspezifischen Stadtdesign, teils aber auch planlos erscheinende Bauten. Interessant sind die rechtlichen Hintergründe und Beschränkungen der Bebauung, also die Verfahren der Baugenehmigung und die auf Dauer angelegten »Servitute« als verbindliche Regeln, etwa um den Freiraum hinter den Gebäuden von weiterer Verdichtung freizuhalten und damit den baulichen Charakter eines Gebietes zu erhalten.

Daß Wohnungspolitik aber mehr als baulich-räumliche Entwicklung ist, untermauert der Autor in seinem Eingehen auf die organisatorisch-wirtschaftlichen Hintergründe. Ab 1860 entstehen auch in Frankfurt die ersten philanthropisch orientierten Baugesellschaften, sozial engagierten Baugenossenschaften und andere bürgerliche Vereinigungen, die sich um die bauliche Entwicklung ihrer Stadt kümmern. Deren frühe Leistungen sind heute meist in Vergessenheit geraten. Eine andere Seite der Entwicklung ist die private Produktion der Stadt: Ab der Reichsgründung 1871 basiert die innere und äußere Stadterweiterung auf den reichlich vorhandenen finanziellen Mitteln, die nunmehr nach Möglichkeiten der gewinnbringenden Anlage suchen. Der Autor zeichnet vor dem Hintergrund intensiver Archivarbeit einzelne Projekte von Terrainspekulanten und die wirtschaftlich motivierten Frühformen der Sanierung durch Straßendurchbrüche nach und zeigt die Hintergründe der teils heute noch erlebbaren Form der Stadt auf.

Mit zahlreichen Plänen und Karten für die zweidimensionale Entwicklung und Skizzen und

oftmals zeitgenössischen Aufnahmen für die konkrete Architektur vermittelt der Autor dem Leser ein rundes Bild für den von ihm in den Mittelpunkt gestellten Zeitraum. So sei nur auf die Darstellung der Bebauung des direkt neben der Altstadt gelegenen Fischerfeldviertels noch im ausgehenden 18. Jahrhundert und die später erfolgende Nutzung der Wallanlagen oder der seinerzeit davor im Freiraum der Stadt gelegenen Gebiete verwiesen. Mit dieser reich bebilderten und flüssig geschriebenen Veröffentlichung wird von Christoph Mohr eine offensichtlich wichtige Forschungslücke geschlossen.

PETER NOEVER (Hrsg.), *Die Frankfurter Küche von Margarete Schütte-Lihotzky*, Berlin: Ernst & Sohn 1992, 47 Abb., 64 S., DM 39,-.

In einem sehr liebevoll gestalteten Bändchen erinnert man an die inzwischen 96 Jahre alte österreichische Architektin Schütte-Lihotzky, die sich mit der Entwicklung der »Frankfurter Küche« im Jahre 1926 ein einmaliges Denkmal gesetzt hat. In dem Buch geht sie selbst als Autorin auf den theoretischen Hintergrund, die Standardisierung und die rationelle Haushaltsführung, und das ihr bekannte praktische Vorbild der Speisewagenküche näher ein. Weiters entfaltet sie die einzelnen Elemente ihrer Küche vom Herd nebst Kochkiste über die glänzenden Aluminium-Schütten zur Aufbewahrung trockener Lebensmittel bis hin zu dem legendären Bügelbrett. In Ergänzung hierzu wird in den folgenden Beiträgen auf das gesamte Leben und Werk von Frau Lihotzky eingegangen und die Relevanz des in der Weimarer Republik sogar über die Erdteilengrenzen bekannten »Neuen Frankfurt« für die Siedlungsentwicklung anskizziert.

Insbesondere das hier wohl erstmalig zusammengestellte Bildmaterial zu Details, Plänen, Prinzipialskizzen und flankierenden Aufnahmen aus seinerzeit auch zum Neuen Frankfurt gehörenden Haushalts- und Lehrküchen ist unter baugeschichtlichem Aspekt als wertvoll zu bezeichnen; durch die Rekonstruktion einer Frankfurter Küche wird es sogar möglich, aktuelle Farbaufnahmen in das Material einzubringen. Insofern ist dieses Bändchen mehr als eine Hom-

mage an die noch immer rüstige Architektin einer längst vergangenen Epoche; hier wird ein Stück unvergänglicher Geistes- und Kulturgeschichte des 20. Jahrhunderts in einer neuen Rezeption dem Leser nahe gebracht.

BERND KALUSCHE / WOLF-CHRISTIAN SETZEPFAND, *Frankfurt am Main. Architekturführer – Architectural Guide*, Berlin: Dietrich Reimer 1993, Abb., 240 S.

Nach dem Vorbild eines in gleicher Form gestalteten Architekturführers für Berlin und Stuttgart hat der Reimer Verlag in Berlin jetzt auch durch zwei nicht näher spezifizierte und in der wissenschaftlichen Literatur zum Frankfurter Baugeschehen nicht in Erscheinung getretene Autoren eine Ausgabe für Frankfurt am Main erstellen lassen. Dieses Werk weicht nach den im Vorwort getroffenen Aussagen in dreifacher Hinsicht von bisher bekannten Veröffentlichungen ab: Es deckt den gesamten Zeitraum seit der Stadtgründung ab, fügt sich in eine Reihe von Stadtportraits ein und ist zweisprachig (deutsch & englisch) aufgezogen; diese letzten beiden Punkte lassen sich beim besten Willen allerdings keine positiven Aspekte abgewinnen.

Insgesamt 351 einzelne Objekte sind in diesen Führer aufgenommen und auf groben Stadtkarten lokalisiert; die meisten Bauten sind durch zwei Abbildungen in Bild, Grundriß, Isometrie, Plan oder Skizze dargestellt und in einem begleitenden Text näher erläutert. Von den wirklich sehr kurzen Texten kann man allein aus Platzgründen nicht viel Tiefenschärfe erwarten, zumal die Hälfte des Platzes für die englische Übersetzung drauf geht. Zahlreiche kleine Nickeligkeiten zeigen dem Leser allerdings, daß man sich nicht immer auf die Angaben verlassen kann. Daß man sich als fachkundiger Leser unabhängig davon fragen muß, ob wirklich immer die richtigen Objekte ausgesucht sind, ist einer solchen generell subjektiv gefärbten Auswahl typisch. Viele moderne Unwichtigkeiten stehen neben seit Jahrzehnten bedeutenden Beispielen aus Architektur und Städtebau; aber auch umgekehrt. Der Blick auf die doch etwas sehr kurz geratene Literatur- und Quellenliste läßt entspre-

Die alte Stadt 4/94

chend ernsthafte Zweifel struktureller Art angebracht erscheinen.

Die an sich gut gedachte Gliederung nach historischem Ablauf und lokaler Verortung in den Stadtteilen führt am Beispiel Frankfurt zum großen Durcheinander und ist somit als gescheitert anzusehen. Gerade die für Frankfurter Baugeschichte wichtigste Epoche des Neuen Bauens findet vor allem am Rande der Stadt in den heutigen Suburbs statt und ist entspre-

chend als Gesamtheit in diesem Werk nicht ablesbar. Die ohne erkennbare Systematik erstellten Karten im Anhang helfen da leider nur bedingt weiter. Einzig das aufrecht stehende Schmalformat scheint dem Zweck des Buches angemessen. Aber wer trägt seine Bücher schon gern mit sich rum? Insofern kann man dieses Buch nur für englisch sprechende Touristen ohne weitergehenden inhaltlichen Anspruch empfehlen.

Autoren

AXEL PRIEBIS (1956), Studium der Geographie an der Universität Kiel; Promotion 1989. Wiss. Tätigkeiten an den Universitäten Kiel und Kopenhagen, praktische Planungstätigkeit bei Landkreis Verden und beim Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen. Seit Oktober 1994 Leiter der gemeinsamen Arbeitsstelle Berlin/Brandenburg (für die Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin).

BARBARA HAHN (1955), Studium der Geographie an der Universität Bochum; Promotion 1982. Wissenschaftliche Tätigkeit an den Universitäten Hannover 1981–1983 und Mannheim 1983–1994; Habilitation 1990. Seit Oktober 1994 Vertretungsprofessur für Wirtschafts- und Sozialgeographie an der Universität Lüneburg.

BURKHARD HOFMEISTER, nach Studium an der FU Berlin und den Universitäten Wisconsin und Utah, seit 1971 Professor für Geographie an der TU Berlin. Von 1979–1982 Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin; Ehrenmitglied der Société de Géographie des Paris. Zahlreiche Veröffentlichungen. Mitglied des Redaktionskollegiums dieser Zeitschrift.

ROBERT JÜTTE (1954), Leiter des Instituts für Geschichte der Medizin der Robert Bosch Stiftung in Stuttgart, zuvor Professur für Neuere Geschichte an der Universität Haifa/Israel, seit 1991 auch Honorarprofessur an der Universität Stuttgart. Promotion Universität Münster 1982, Habilitation Universität Bielefeld 1990. Forschungsschwerpunkte: Sozialgeschichte der Medizin und Wissenschaftsgeschichte, vergleichende Stadtgeschichte, Alltags- und Kulturgeschichte der Frühen Neuzeit.

JÜRGEN LAFRENTZ (1938), Studium in Geographie, Geologie, Mathematik, Philosophie und Geschichte. Dissertation und Habilitation an der Universität Hamburg. 1976–1978 Wissenschaftlicher Referent für den »Deutschen Städteatlas« am Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster. Seit 1985 Universitätsprofessur am Institut für Geographie der Universität Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeographie und Fremdenverkehrsgeographie.

DIRK SCHUBERT, Dipl.-Ing. Dipl.-Soz. Dr. rer. pol. ist Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg. Arbeitsschwerpunkte sind Stadtbaugeschichte, Stadterneuerung und Wohnungswesen. 1993/94 Gastprofessur an der GHS Kassel.

HANS-WERNER WEHLING (1949), Studium der Geographie und Anglistik in Münster. Wiss. Assistent im Fach Geographie der Universität GH Essen (1975–1985), anschließend Professor auf Zeit. Seit 1991 Professor für geographische Landeskunde von Altindustrielländern am Institut für Geographie der Universität GH Essen. Zahlreiche Veröffentlichungen über Großbritannien, zur Stadtgeographie und zum wirtschaftlichen Strukturwandel.

Besprechungen

ANTJEKATHRIN GRASSMANN (Hrsg.), *Lübeckische Geschichte, Lübeck: Verlag Schmidt-Römhild, 2. Aufl. 1989, 267 Abb., 946 S., DM 86,-*.

1988 ist die von der Leiterin des Lübecker Stadtarchivs A. Grassmann betreute neue Geschichte der Stadt Lübeck in erster, ein Jahr später bereits in zweiter Auflage erschienen. Als der Plan gefaßt wurde, eine neukonzipierte Lübeckische Geschichte zu wagen, war nicht absehbar, daß kurz vor Erscheinen des Bandes, im Frühjahr 1987, der größte Teil der 1942 ausgelagerten älteren Archivalien des Lübecker Stadtarchivs aus ihrem langen Exil zurückkehren würde. Das Fehlen der archivalischen Überlieferung bis ca. 1850 hat sicher mit dazu beigetragen, daß erst vierzig Jahre nach Kriegsende und fast hundert Jahre nach Erscheinen der letzten zusammenfassenden Darstellung der Lübeckischen Geschichte dieses Unternehmen auf den Weg gebracht wurde. Die Herausgeberin weist in ihrem Vorwort selbst auf das Dilemma hin, daß die acht Bearbeiter der einzelnen Abschnitte, jeder ein Fachmann auf seinem Gebiete, ganz auf die vorliegende Literatur angewiesen waren und nicht auf die Quellen zurückgreifen konnten, um Zweifelsfälle zu verifizieren und Lücken zu schließen. Da liegt der Gedanke nahe, die jetzt wieder zugänglichen Archivbestände bei einer etwaigen dritten Auflage für eine Überarbeitung des vorliegenden Bandes zu nutzen. A. Grassmann hat jüngst auf dem 64. Deutschen Archivtag in Augsburg auf diese Chance, die dem eindrucksvollen Band weiteres wissenschaftliches Gewicht verleihen würde, hingewiesen (vgl.: Der Archivar 47, 1994, Sp. 473/4).

Gerade die neueren Erkenntnisse zur Frühzeit Lübecks und zur Baugeschichte der Stadt, die beide in den letzten Jahren durch mehrere grö-

ßere Forschungsprojekte eingehend untersucht werden konnten, sind auf das lebhafteste Interesse der Historiker und Archäologen gestoßen. Diese stadtgeschichtlich so bedeutsamen Einsichten werden in zwei ausführlichen Exkursen im Band vorgeführt, erhellen aber, da die archäologischen Funde sozialgeschichtlich vielfältig ausdeutbar sind, auch die Sachverhalte anderer Kapitel. Von den sachthemen Exkursionen abgesehen, ist der Band insgesamt chronologisch angelegt: In sieben »Teilen« werden die Anfänge (R. Hammel) das Hoch- und Spätmittelalter (E. Hoffmann), frühe Neuzeit und Reformation (W.-D. Hauschild), das 17. (A. Grassmann) und 18. Jahrhundert (F. Kopitzsch), das 19. bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs (G. Ahrens), schließlich unser Jahrhundert bis in die jüngste Zeit (G. Meyer) dargestellt. Verständlicherweise erfahren die einzelnen Zeitabschnitte eine unterschiedlich ausführliche Behandlung. So nimmt das Mittelalter, die große Zeit der Hansestadt, den meisten Raum ein. Daß das »stille und friedliche« 18. Jahrhundert dagegen so schmal wekommt, liegt wohl nicht so sehr an dessen relativer Bedeutungslosigkeit, sondern offensichtlich insbesondere am Forschungsstand, am mangelnden Forschungsinteresse früherer Historikergenerationen – ein Faktum, mit dem sich bekanntlich jede neue Stadtgeschichte auseinanderzusetzen hat und das im Rahmen einer solchen Aufgabe nie völlig zu beheben ist, zumal im Lübecker Fall die Quellen nicht zur Hand waren. Gleichwohl vermittelt der ausgezeichnet lesbare Text aller Kapitel nicht nur, wie A. Grassmann mit leichtem Understatement formuliert, den »Fachleuten Einsicht ... in das, was noch getan werden muß«. Auch der Fachmann wird, wie selbstverständlich der interessierte Laie, an den sich eine Stadtgeschichte immer zu richten hat, mit diesem fundierten Werk seine

Kenntnisse vertiefen können – schon deshalb, weil Lübeck manche historische Entwicklungen geradezu modellhaft durchlaufen hat. Eine Zeit-
tafel, Register und ein knappes Literaturverzeichnis, vor allem aber der Anmerkungs-
teil, der seitenweise zu einzelnen Stichworten die Quellen- und Literaturnachweise bringt, machen den Band zu einem bequem benutzbaren Handbuch der Stadtgeschichte.

Freiburg

Hans Schadek

RAINER EWALD, *Relikte mittelalterlicher Stadtplanung im Bestand der Altstadt Esslingen am Neckar. Diss. Hannover 1993, 5 Pläne, 67 S.*

Die Arbeit hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zu leisten zur Erhellung der Prinzipien mittelalterlicher Stadtplanung. Die Summierung von Einzelergebnissen soll überwunden und der dahinter stehende geistige Überbau sichtbar werden. Im ersten Teil seiner Arbeit erstellt der Verfasser vier topographische Gesamtaufnahmen von Esslingen und zwar mit den Zeitschnitten 1720/75, 1456/63, 1350/80 und 1268/79. Die Begründungen für die Wahl gerade dieser Zäsuren lieferte im wesentlichen die archivalische Überlieferung, insbesondere der Gebäudekatalog des Geometers Kandler von 1775. Die vorgelegten farbigen Karten, konzipiert auf Grund von schriftlichem und archäologischem Material, stützte die Annahme, daß der Stadtgrundriß seit dem 13. Jahrhundert nur Erweiterungen, aber »keine wesentlichen Änderungen« aufzuweisen hat (S. 6). Insbesondere der Plan, der den Zustand der Stadt im 18. Jahrhundert widerspiegelt und die Namen aller Hauseigentümer enthält, wird sicher lange ein hervorragendes Forschungsinstrument bleiben. In seinen anschließenden analytischen Überlegungen distanziert sich der Verfasser zunächst von der Vorstellung der ungeplant gewachsenen Stadt und vom Vergleich mit den Jahresringen eines Baumes. Die Geschichte einer Stadt stellt sich ihm dar als Entwicklung, die durch ein Gesamtkonzept bestimmt wird, das auf einer theologisch begründe-

ten Heilsordnung fußt. Am Anfang der Analyse stehen zwei Listen, eine mit den im 13. Jahrhundert bezeugten sakralen Einrichtungen und den vermuteten vorstädtischen Siedlungen und eine zweite mit den wichtigen politischen Ereignissen zwischen 1181 und 1234. Letztere muß in zwei Punkten ergänzt werden: Das angebliche Stadtsiegel von 1219 gehört in Wirklichkeit in das Jahr 1299 (Bernhardt, Esslinger Studien 29/1990, S. 5) und 1220 gab es in Esslingen einen Schultheißen (Graf, ZWLG 43, 1984, S. 414). Die erste Analyse fragt nach den vorstädtischen Strukturen. Dabei verdienen die beiden vici, die Handwerkernamen tragen (vicus fabrorum bzw. textorum) besondere Aufmerksamkeit. Diese in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts überlieferten Bezeichnungen bringt der Verfasser in Zusammenhang mit vergleichbaren, in Centula-St. Riquier um 800 und in Verdun um 957 überlieferten Erscheinungen. Auch dort gab es Handwerker – vici im Zusammenhang mit einem klösterlichen Markt, wie er ja auch für Esslingen im Jahr 866 gesichert ist. Diese Hinweise verdienen Beachtung, auch wenn die zeitliche Distanz zwischen dem 8.–10. Jahrhundert mit seinen Esslinger Zeugnissen für Cella, Markt und Münze und den hier im 13. Jahrhundert vorhandenen Handwerker – vici beträchtlich bleibt. Man zögert daher, ohne sichere archäologische Belege die Anfänge der vici fabrorum et textorum ins Frühmittelalter zurückzuverlegen.

Ab 1181 wurde wohl die Stadtplanung vorangetrieben – es dürften aber im Verlauf des 13. Jahrhunderts mehr wichtige Entscheidungen gefallen sein, als der Verfasser annehmen möchte, wenn man nur an die Anlage der Stadtmauer denkt. Archäologischen Hinweisen folgend, geht Ewald davon aus, daß das Gelände zwischen den vorstädtischen vici in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts nach dem damals üblichen regulargradlinigen Grundrißbild bebaut wurde – eine sehr erwägenswerte Hypothese, die noch weiterer archäologisch-baugeschichtlicher Untersuchungen bedarf. Die überregionale Bedeutung der im Frühmittelalter wohl vorhandenen Wallfahrt sollte man nicht überschätzen. Insbesondere blieb bisher unbekannt, wie lange sie blühte und damit wirtschaftliche und städtebau-

liche Bedeutung besaß. Daß man um 1200 beim Neubau der Pfarrkirche St. Dionys die Krypta, die einst die Reliquien des Heiligen geborgen hatte, zuschüttete, spricht eher dafür, daß die Wallfahrt längst ihre Anziehungskraft verloren hatte. Dasselbe gilt auch für die Fulradzelle: Sie fand weder im Früh- noch im Hochmittelalter potente Gönner unter dem schwäbischen Hochadel und verschwand deshalb aus der Gesellschaft.

Im nächsten Kapitel beschäftigt sich der Verfasser mit den Großparzellen, den sog. *areae*. Er verweist dabei auf die Konstitutionen von Melfi von 1231, in denen Kaiser Friedrich II. Privatleuten verbot, Wohntürme in den Städten zu bauen. Eine solche Anordnung ließ sich in Deutschland nicht durchsetzen, auch wenn der Kaiser diese Absicht gehabt hätte. Dazu fehlten im Norden alle administrativen Voraussetzungen. Man kann daher nicht davon ausgehen, daß das Jahr 1231 irgendeine Bedeutung für die Esslinger Stadtplanung gehabt hat. Das Ende der Wohntürme kam gegen Ende des 13. Jahrhunderts, wie der Verfasser selbst feststellt. Die Bevölkerungszunahme und die veränderte Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Städte brachten diesen Haustyp weitgehend zum Verschwinden. Handel und Handwerke gewannen an Bedeutung; die führenden Familien (»burger«) nahmen für ihre Wohnbauten nicht mehr den Burgenbau der späten Stauferzeit zum Vorbild. Verteidigungsaufgaben hatten die Wohntürme ohnehin kaum gehabt.

In der dritten Analyse soll dargelegt werden, daß »Aspekte der Lufthygiene« in der hochmittelalterlichen Stadtplanung eine Rolle spielten. Dazu werden zunächst wieder zwei Abschnitte aus den Konstitutionen von Melfi 1231 zitiert. In einem Text verbot der Kaiser, innerhalb des Umkreises von einer Meile um eine Stadt das Wässern von Hanf oder Flachs. Der andere forderte, um Gestank zu vermeiden, für die Gräber auf dem Friedhof eine bestimmte Tiefe. Als weitere Stütze seiner Auffassung zitiert der Verfasser einzelne Texte von Albertus Magnus und Thomas von Aquin, die antike Lehre von der *Miasma*, d. h. der schlechten Luft als Krankheitsursache tradieren. Daß diese Gedanken bei der Ess-

linger Stadtplanung zur Anwendung kamen, dafür dienen dem Verfasser die Patrozinien der Kirchen und Kapellen als Belege: St. Paul, St. Dionysius, St. Georg und St. Ägidius. Abgesehen davon, daß St. Dionysius auf die frühen Beziehungen der Cella Esslingen zu Kloster St. Denis bei Paris hindeutet, so gilt generell, daß die übrigen Heiligen für sehr vielfältige Anliegen angerufen werden. Man kann sie nicht als Zeugnis für bestimmte Gesichtspunkte der Stadtplanung in Anspruch nehmen. Hinzu kommt, daß für die Wahl von Patrozinien nicht nur die im übrigen auch wechselnde »Zuständigkeit« der Heiligen, sondern auch Modetrends und persönliche Vorlieben der Stifter den Ausschlag gaben. Lokale Zeugnisse für die Anwendung antiker Gesundheits- und Krankheitslehren in der Stadtplanung können sie nicht sein. Eine hier vorausgesetzte Verbindung von Gelehrsamkeit, die antikes Wissen und antike Vorstellungen rezipieren und tradieren wollte, einerseits und praktischem Handeln andererseits, ein solches Einwirken einer überkommenen Theorie auf eine tätige Praxis läßt sich im 12./13. Jahrhundert schwer nachweisen.

Daher bleibt auch der Gedanke einer »Verteidigung der Stadt gegenüber von außen eindringender pestilenzischer Luft« durch die Bauten der Bettelorden fraglich. Sicher griffen die Bettelmönche kaum persönlich zu den Waffen, aber ihre Klöster bildeten Großbauten, die die Mauer verstärkten, und ihre Kirchen entlang der Straße luden die Menschen dazu ein, unmittelbar aus ihrer Arbeit heraus, so wie sie waren, einzutreten und der Predigt der Mönche zuzuhören. Diese Beispiele zeigen, daß, die planerischen Überlegungen der Verantwortlichen im 12./13. Jahrhundert überwiegend pragmatischer Natur gewesen sein dürften. Diesen Aspekt hebt der Verfasser bei seiner Analyse der Pliensau deutlich hervor. Hier greift er auf Hinweise von Bernhard Kirchgäßner zurück, wonach Gerber und Metzger 1384 in diesem Stadtteil zahlreiche Werkstätten unterhielten. Die Straßenbezeichnungen »Ledergasse« und »Metzgerbach« unterstreichen diese aus Steuerbüchern gewonnene Erkenntnis. Dort konzentrierten sich also Gewerbezweige, die nach aller Erfahrung der Men-

schen für ihre Arbeit oder zur Abfallbeseitigung auf fließendes Wasser angewiesen waren, wollte man unerträgliche Geruchsbelästigung vermeiden. Auch die Anlage des Roßmarktes und des Säumarktes neben der Ledergasse und dem Metzgerbach einerseits und dem Schelztor andererseits entsprang praktischen Gesichtspunkten: Man mußte die Tiere nicht durch die Stadt treiben, sondern überließ sie entweder den Metzgern oder konnte sie leicht wieder aus der Stadt hinausbringen. Die 1309 getroffene Anordnung Königs Heinrichs VII., den Friedhof bei den Dominikanern zu verlegen, um die Luft zu verbessern, entspringt gleichfalls praktischen Erfahrungen. Sicher richtig gesehen wurde der Zusammenhang zwischen Brücke und Nikolauspatrozinium und zwischen Straße und der Weihe einer Kapelle an den Pilgerheiligen Jakob. Aber der Blasius-Altar darin läßt sich leicht durch den nahe gelegenen Hof des Klosters St. Blasien erklären. Die Überlegungen des Verfassers resultieren aus einer intensiven Beschäftigung mit dem Esslinger Stadtgrundriß. Sie enthalten interessante, diskussionswürdige Hypothesen, die sicher weitere Forschungen anregen werden.

Esslingen

Rainer Jooß

THOMAS MEDICUS, *Die Städte der Habsburger, Frankfurt: Anton Hain-Verlag 1991, 106 S., DM 20,-.*

Venedig, Budapest, Wien, Prag und Triest – fünf Variationen über den Zusammenhang von Modernität und Nervosität, Ästhetik und Pathologie, die den Orten einen Stempel aufgedrückt haben und ein geheimes Band knüpfen zwischen den »Städten der Habsburger«. In einem schmalen Büchlein skizziert Thomas Medicus eine Kulisserie, vor der die mythische Zeitlosigkeit des Falls, die Transformation und die Neudeutung verschiedener Städte sich vollziehen.

Gegenstand der fünf Essays, so glaubt man zu entdecken, ist die somnambule Scheinwelt des Städtischen. Vornehmlich geht es um den Zeitraum des Fin-de-siècle. Hierbei ist das Designat

des Stadtbegriffs noch ganz offen: Sind es die äußeren Formen, die materielle Gestalt der Stadt, oder sind es ihre Atmosphäre, ihre Lebenswelten und Traumprojektionen, die im Abgrund des Alptraumes enden können? Das Ergebnis der Lektüre wird plastisch: Wien atmet den (Un-)Geist des Nekrophilen, Prag dagegen – wie wohl nicht weniger vom Schicksal gebeutelt – erhebt sich als magische Stadtlandschaft aus dem Nebel seiner Vergangenheit; Budapest zeigt sich in einem sehr eigenen gründerzeitlichen Gewande; die Bilderwelt Venedigs ist erfüllt vom Duft des Rokoko und zugleich der Inbegriff eines Illusionstheaters; Triest schließlich offenbart sich als Organismus, der aus eigener Kraft nicht lebens- und wachstumsfähig war (und ist).

Natürlich: die Bilder, die entstehen, sind chimerenhaft und unvollkommen – und doch be rauschend in ihrer je individuellen Eindringlichkeit. Ästhetische Hüllen werden als symbolische Ausdrucksformen einer inneren Wahrheit beschrieben. Mit Medicus' eigenen Worten: »Alle Essays verfolgen eine gemeinsame Intention. Mit Hilfe einer Art Physiognomik soll das architektonische Erscheinungsbild der Städte als literarische Topographie verstanden werden.«

Es sind elegische Hymnen, die Thomas Medicus leise summt, wenn er dem Leser die »Städte der Habsburger« in ihrem morbiden Charme nahebringt. Getragen von einem melancholischen Timbre, erhebt er seine Stimme nur, um Zeitzeugen das Wort zu erteilen: Georg Simmel etwa, bei dem die Verführungskraft eines morbidetza Venedigs nur auf kalte Ablehnung stieß; oder Italo Svevo, der in Triest eine gar bürgerliche »Schein«-existenz führte; oder Hugo von Hofmannsthal, der so hintergründig über seine brüchige Affinität zu Wien schreibt.

Um nicht mißverstanden zu werden: das Buch ist kein literarischer Reiseführer. Es versucht vielmehr, subtil und nuanciert, die Atmosphäre jener Städte einzufangen, und bedient sich dafür aller Methoden der Wahrnehmung. Herausgekommen ist eine kleine Kostbarkeit, die zugleich befriedigt und neugierig macht.

Berlin

Robert Kaltenbrunner

HEIDEDE BECKER, *Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 85), Stuttgart: W. Kohlhammer 1992, 141 Abb., Orts- u. Personenregister, 345 S., DM 68,-.*

Architektur- und Städtebauwettbewerbe sind ein seltsames Phänomen: Ihre Ergebnisse beherrschen die Architekturzeitschriften und erregen die öffentliche Meinung. Sie gelten als Versuche, nicht nur die Konkurrenz zwischen Architekten in eine geregelte Form zu bringen, sondern gleichzeitig im Rahmen dieser Form auch noch die »beste« Lösung für ein Architektur- oder Städtebauproblem zu liefern. Zusätzlich steht der Wettbewerb der öffentlichen Hand in dem Ruf, »Demokratie« zu fördern.

Ein solches Anspruchsspektrum kann sich sehen lassen. Ob und wie es eingelöst werden kann, wäre allerdings zu prüfen – im Detail, hinsichtlich der Vorbereitung, der Durchführung und der Realisierung eines Wettbewerbs. Solche Prüfungen bedürfen einer interdisziplinären Sichtweise, die architektonische und sozialwissenschaftliche Aspekte vernetzt. Notwendig ist aber nicht nur die Prüfung einzelner Wettbewerbe, sondern die Analyse der gesellschaftlichen Bedingungen von Wettbewerben, überhaupt und deren Wandel. Diese Aufgaben sind ohne Zweifel attraktiv, aber offenbar auch abschreckend. Tatsächlich war das Wettbewerbswesen als Institution mit Geschichte bislang noch kein Objekt einer systematischen Analyse. Welche Bauaufgaben stehen wann und warum an? Wie verändert sich die Struktur der Bauherren, und welcher Legitimation bedarf die Vergabe von Aufträgen? »Orientierungskrisen« wie Legitimationskrisen haben das öffentliche Wettbewerbswesen beflügelt.

Das große Spektrum verregelter Typen von Wettbewerben, die lange Geschichte der Wettbewerbe, deren nationale wie regionale Differenzierung erschweren jeden Versuch einer systematischen Erfassung ungemein. Dennoch hat es Heidede Becker gewagt, dieses große Feld zu erschließen. Dabei mußte sie – wie bei jeder Pionierarbeit – in großem Umfang auf Sekundär-

quellen zurückgreifen. »Als wesentliche Quelle der Untersuchung dient die Berichterstattung in den wichtigsten zeitgenössischen Fachzeitschriften; systematisch ausgewertet wurden: das Zentralblatt (ab 1903: Zentralblatt) der Bauverwaltung, das ab 1931 vereinigt mit der Zeitschrift für Bauwesen erschien, die Deutsche Bauzeitung, (Die) Bauwelt, Der Städtebau, die Berliner Architekturwelt.« (S. 26)

Erst der Überblick über die Fachzeitschriften ermöglicht den nächsten schwierigen Schritt: die thematische Auswahl. Die »Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe« konzentriert sich auf die Wettbewerbe der öffentlichen Hand – die Architekturkonkurrenzen des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts, auf städtebauliche Konkurrenzen der Kaiserzeit und auf Konkurrenzen zum Wohnungsbau im ersten Drittel unseres Jahrhunderts. Vor allem geht es um die Zeit zwischen 1871 und 1933, aber auch das nationalsozialistische Wettbewerbswesen wird kurz angesprochen. In räumlicher Hinsicht stehen die deutschen Verhältnisse im Vordergrund, in Deutschland selbst vor allem Berlin.

In der Darstellung dieser Auswahl wurde eine weitere Hürde verblüffend locker gemeistert: die schwierige Balance zwischen der Präsentation konkreter Wettbewerbe und der Diskussion allgemeiner, zusammenfassender Überlegungen zu den Wettbewerben. Langweilig wird die Lektüre an keiner Stelle. Das liegt sicher auch an der Methodik der Kombination von Originalzitaten mit einer nachvollziehbaren Interpretation, die Scheuklappen, Verherrlichungen und Schwärmerien ausschließt. Konkret dargestellt werden u. a. die kaiserzeitlichen Wettbewerbe um den Dom und den Reichstag in Berlin, um das Hamburger Rathaus, um die Stadterweiterungen in Berlin und München, dann um die Siedlungen auf dem Tempelhofer Feld und dem Schöneberger Südgelände sowie die Reichsforschungssiedlung in Berlin, die Jarrestadt in Hamburg und die Siedlung Dammerstock in Karlsruhe. In der Darstellung der Städtebauwettbewerbe bekommen wir en passant noch eine kleine Geschichte des modernen Städtebaus mitgeliefert. Sehr interessant ist auch der Hinweis auf »vielbeschäftigte« Preisrichter in der Vergangenheit – etwa

auf die Jurystars der Jahre 1926/27: Fritz Schumacher, Karl Elkart, Alfred Fischer, Emil Fahrenkamp, Heinrich Straumer, Wilhelm Kreis und Ludwig Hoffmann. Abgerundet wird die Arbeit mit einer Geschichte der Wettbewerbsordnungen zwischen 1868 und 1934 – samt den Auseinandersetzungen um deren Einhaltung.

Was lehrt uns die Geschichte der Wettbewerbe? Zuallererst: es gibt keine einfachen Rezepte. »Die Retrospektive zum Wettbewerbswesen läßt erkennen, daß sich Kritik, Ärger und Streit nicht am Instrument an sich, sondern an seiner Handhabung festmachen: flüchtige Ausschreibungen, ungeklärte Ausgangsbedingungen, oberflächliche und übereilte Urteilsfindung, Entscheidungsängste der Preisgerichte bis hin zu offensichtlichen Regelverstößen wie (vonterschiedene) Alibiverfahren, Ignorieren des Programms, Nachjurierungen usw.; daneben schaffen Kammern und Berufsverbände Konfliktstoff, wenn sie – bei allem Recht zur Sicherung des eigenen Berufsstandes – auf eingefahrenen Ritualen beharren, nur geringe Neigung zur Beweglichkeit bei den Anforderungen zeigen, die sich aus den gewandelten Aufgaben ergeben, und damit eine Weiterentwicklung des Verfahrens blockieren.« (S. 249)

Und der »demokratische« Charakter des Wettbewerbs? »Tatsächlich erweist sich der demokratische Anspruch nicht darin, daß alle Wettbewerbsverfahren öffentlich ausgeschrieben werden, so daß sich an jeder Aufgabe möglichst alle Architekten – so sie es denn wollten – beteiligen können; er kann auch nicht dadurch erfüllt werden, daß eine wie auch immer zusammengesetzte Öffentlichkeit über die konkurrierenden Konzepte abstimmt. ... Demokratische Qualitäten im Wettbewerbsverfahren bemessen sich an der Öffentlichkeit von Vorbereitung und Nachbereitung. Im Vorfeld (Aufgabenformulierung, Programm, Verfahrensentscheidung) muß möglichst breite Übereinstimmung durch produktive öffentliche Auseinandersetzung erzielt werden; und nach der Preisgerichtsentscheidung hat es darum zu gehen, die Öffentlichkeit nicht nur zu informieren, sondern auch in das weitere Verfahren einzubeziehen.« (S. 261)

Natürlich kann eine Pionierarbeit dieser Art

nicht alle Ungleichgewichte beseitigen. Sie ist im übrigen auch noch gar nicht beendet: Wir dürfen auf einen zweiten Band gespannt sein, der u. a. die Entwicklung des Wettbewerbswesens nach 1945 thematisieren wird.

Berlin

Harald Bodenschatz

HAMBURG UND EUROPA – *Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, hrsg. im Auftrag des Bundes Deutscher Architekten in Hamburg von Volker Roscher; mit Beiträgen von Klaus von Dohnanyi und Mirjana Markovic, Hamburg: Knut Reim Verlag 1993, DM 16,80.*

Europa 1993, also der »gemeinsame EG Markt«, weist Hamburg nun ein weiteres Mal darauf hin, daß seine Kontexte, ja Existenzbedingungen, »beinahe schon immer« die lokale Qualität überragten. Hamburgs Lokalität ist mittlerweile die »grüne Metropole«, die nicht nur für den Wirtschaftsstandort steht, sondern auch für jene »grünste und lebenswerteste Stadt«, für die sie die Bevölkerung der gesamten Bundesrepublik augenblicklich hält.

Europa 1993, das war auch der Beginn der Verdeutlichung der neuen Anforderungen an die Stadtgesellschaft; denn, neue externe Einflüsse konzentrieren sich darin: die Vereinigung Deutschlands, die Öffnung des Ostens, die neuen Kapitaldimensionen des EG Markts und der Rückgang der Wirtschaft müssen gleichzeitig bewältigt werden. Hinzu kommt, daß Hamburg in den fünf Jahren von 1987 bis 1992 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 90000 Menschen hatte und 40000 Haushalte auf Wohnungen warten.

Europa 1993, das war für die einen die »Zauberformel« für ein besseres Miteinander und wirtschaftliche Prosperität, für viele andere jener fast schicksalhaft ablaufende Prozeß, an dem sie nicht beteiligt waren und der lediglich lokale und regionale Unterschiede wegzunivellieren drohte, leitet der Herausgeber ein.

Wollte Hamburg sich in der europaweit wandelnden Raumstruktur wirtschaftlich behaupten?

ten und gleichzeitig den Anforderungen seiner Einwohner an die Stadtqualität und -umwelt gerecht werden, dann bräuchte die Stadt – so Markovic – neue, angemessene Methoden der Stadtentwicklung und ihrer Planung. Sie muß ihre natürliche und soziale Umwelt als Ressource begreifen. Dieses kann sie jedoch nur leisten, wenn sie den »Sachverstand und die Erfahrungen der betroffenen Bürger« mit einbezieht, weist der ehemalige 1. Bürgermeister der Hansestadt überzeugend nach, denn die Rahmenbedingungen sind so stark, daß – so von Dohnanyi weiter – wir »nicht einmal mehr Herr unserer Sozialsysteme« sind. Nicht mehr jene vorgefertigten Lösungen, die letztlich die Planungen bereits durch sich selbst verhindern, sind gefragt, schreibt Markovic, sondern Gespräche vor den Planungen und Planungen mit der Bevölkerung, die zu neuen Wegen führen und beachtlicherweise nicht nur mehr inhaltliche Potentiale freisetzen, sondern auch noch den Ablauf der Planung beschleunigen.

In diesem Zusammenhang zitiert der Herausgeber den Hamburger Oberbaudirektor, der davon ausgeht: »Die Zukunft einer Metropolregion wird zunehmend vom sozialen Klima abhängig sein,« dazu gehört ebenso der Umgang aller Menschen in der Stadt miteinander, wie die Ausgestaltung der natürlichen und gebauten Umwelt, der Stadtgestalt, der Arbeitsplatzqualität, der Wohn- und Wohnungsqualität zur Erhaltung der Lebens- und Lebenswürdigkeit auch von Hamburg.

Hamburg

Hildegard Kösters

ROLF WERDIGIER, *Die Stadt als Thema der Architektur*, Wien: Picus Verlag 1991, 3 Bände, zahlr. Abb., 614 S., DM 100,-.

Für Louis Kahn besteht der primäre architektonische Akt in einer »einfachen Idee« – im Sinne einer »strong idea«. Sie entsteht aus dem Gedächtnis und basiert auf der elementaren Geometrie. Eine »einfache Idee« scheint auch Wolf Werdigier veranlaßt zu haben, Geometrie und

Gedächtnis (d.h. mehr oder minder tiefschürfende Baugeschichtsinformationen) zu des Architekten Behufe unter dem verheißungsvollen Titel »Die Stadt als Thema der Architektur« neuzeitlich aufzubereiten.

Unter ausgiebiger Nutzung seines PCs (Macintosh II) und mit Hilfe einer Art Physiognomik von in einzelne Grundelemente aufgelösten Erinnerungsbildern soll das architektonische Erscheinungsbild der Städte als iterative Ganzheit verstanden werden. Die 38 Kapitel mit den spezifischen »Themen der Stadt« sind in je zwei Abschnitte unterteilt, wobei im ersten Teil eine Übersicht über die Themenbereiche, die »Philosophie des Themas« und die Verbindung zu Nachbardisziplinen aufgezeigt wird. Im zweiten Teil werden typologisch bedeutsame Beispiele (qua szenographischer Raumdarstellung mit CAD) und ihre wichtigsten Prinzipien skizziert. Das Ergebnis sind plastische, prototypische Beispiele für architektonische Einzelaufgaben wie Bahnhof, Freitreppe, Repräsentationsplatz oder Arena. Zugleich aber sind sie der Inbegriff eines Illusionstheaters, denn so einfach läßt sich Stadt nicht herstellen.

Das Designat des Stadtbegriffs bleibt bei Werdigier weitgehend offen: Sind die äußeren Formen, die materielle Gestalt der Stadt, oder sind ihre Atmosphäre, ihre auch durch den Raum beeinflussten Assoziationsketten, die Stimuli seiner Fleißarbeit? Der Autor geht, nach eigenem Bekunden, davon aus, »daß die Metropole ein Mosaik von Raumfragmenten wird (!)«. Hierin liegt der eine große Irrtum seiner Arbeit: als Zustandsbeschreibung oder als philosophische Reflexion mag das angehen, als Zukunftsprojektion jedoch ist dies für den Planer, den Gestalter der Umwelt wohl kaum eine taugliche Strategie. Wahrscheinlich ohne es zu wollen, redet er einer weiteren Fragmentierung der Stadt das Wort – und bietet dann (und dafür) seine Ideallösungen feil.

Das zweite Problem sind die »Themen« selbst: Die Bilder von Stadt, die Werdigier entstehen läßt, sind mitunter voller Eindrücklichkeit, aber auch chimärenhaft und, im Sinne der selbstgestellten Aufgabe, höchst unvollkommen. Ästhetische Hüllen werden als symbolische Aus-

drucksformen einer inneren Wahrheit angepriesen, ohne daß Werdigiers »Themen der Stadt« wirklich, wie verheißen, einen neuen Zugang zur Stadtplanung ermöglichen würden.

Daß die etwas großspurige Diktion von den »Themen der Stadt« durchaus fragwürdig ist, soll hier außer Betracht bleiben. Vielmehr betrübt den Rezensenten, daß Anspruch und Wirklichkeit auseinanderklaffen. Was alles hätte man aus der Abstrahierung, der Transformation und der Neudeutung verschiedener »städtebaulicher Situation« machen können! Leider ergibt sich ein lediglich in Ansätzen fruchtbares Spiel mit Bausteinen, von dem man nur hoffen kann, daß es in der Realität nicht funktioniert. Zudem erweisen sich Orthographie und Zitierregeln als durchaus wahrnehmbare Hindernisse auf des Autors selbstgestecktem Parcours.

Überdenkt der Architekt die »einfache Idee« im Entwurfsprozeß weiter, dann wird sie – um noch einmal auf Louis Kahn zurückzukommen – »deformiert«, das heißt angepaßt und gleichzeitig konkretisiert. »Nur wenn diese »Deformation« mit den Gesetzen der Form und den menschlichen Bedürfnissen vereinbar ist, kann der Planungsprozeß fortgesetzt werden. Wenn diese Übereinstimmung sich allerdings nicht ergibt, muß man eine andere Form wählen und neu beginnen.« Da in seinem Buch die Übereinstimmung mit Leser-Bedürfnissen kaum gegeben ist, sollte Werdigier sich auf die Suche nach einer neuen Form machen. Angesichts der »Deformation« eines Themas, das allemal eine qualitativere Aufarbeitung verdient hätte, müßte auch ihm dies ein Anliegen sein.

Berlin

Robert Kaltenbrunner

BDA HAMBURG (Hrsg.), *Geplantes – Gebautes – Ungebautes, 1984 – 1994 – 2004*, bearb. von HILDEGARD KÖSTERS UND VOLKER ROSCHER, Hamburg: Dölling & Galitz 1994, 420 Abb., 240 S., DM 48,-.

»Architektur für Hamburg«, so Mirjana Markovic in ihrer Vorrede, »ist Programm und Auftrag

zugleich für alle am Bau- und Planungsprozeß Beteiligten, sich für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Qualität der gebauten und sozialen Umwelt in Hamburg zu engagieren.«

Die gebaute Umwelt ist mit etwa 100 Bauten und Entwürfen für Hamburg in dem vorgelegten Band dokumentiert und gibt damit den umfassendsten Überblick über das Hamburger Bau- und Planungsgeschehen der vergangenen 10 Jahre, wie auch einen Ausblick auf die bevorstehenden Veränderungen der nächsten 10 Jahre durch die Darstellung der in absehbarer Zeit umzusetzenden Entwürfe. Die gezeigten Themenbereiche der Architektur sind breit gefächert, sie umfassen Verkehrsbauten, Arbeitsstätten, Medienbauten, Öffentliche Bauten, Wohnen, Arbeiten und Wohnen, Kontorhäuser und neue Stadtbereiche. Bis auf einige der Medienbauten, die auf einem externen Vorschlag beruhen, sind die Beispiele fast vollständig durch eine BDA-unabhängige Jury (Barbara Fleckstein, Hermann Hipp, Manfred Schomers) ausgewählt worden.

Die Qualität der Hamburger Architektur, so die Bearbeiter Kösters und Roscher, »vermittelt fast allen – Besuchern und Einwohnern – den Eindruck von einem integralen Stadtbild«. Daß die hamburgische Architektur außerhalb der Stadtgrenzen weniger bekannt ist, erklären die Bearbeiter damit, daß sie nicht zum Typus der schnell wahrnehmbaren oder gar spektakulären gehört, sich damit also nicht auf aktuelle oberflächliche Rezeptionsgewohnheiten einläßt, sondern im Stadtbild Identität schafft. Auf diese Weise wird sie zur »Architektur für Hamburg«.

Zwei einleitende Artikel versuchen diese Qualität zu beleuchten, Lilli Thurn und Taxis beschreibt Hamburg von außen und Hermann Hipp betrachtet die hanseatische Baukultur unter dem Blickwinkel der »hamburgischen Identität«. Vier neue Stadtbereiche werden abschließend in ihrer Entwicklung und ihren Entwicklungspotentialen thesenhaft kommentiert: Wohnstadt Allermöhe (Florian Marten), die Fleetinsel (Bruno Brandi), der nördliche Hafendrand (Heiner Moldenshardt) und die Kehrriederspitze (Gert Kähler).

Das Buch, das auch als Katalog zur gleichnamigen aktuellen Architekturausstellung vor-

liegt, gibt einen hervorragenden Überblick über eine Vielzahl architektonischer Beispiele und deren gesellschaftliche Bedingungen. Für Hamburger wie Auswärtige zum Kennen- und (Lieben-)lernen der gebauten und sozialen Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg.

Kassel

Dieter Hennicken

KENNETH POWELL / ROWAN MOORE, *Struktur, Raum und Haut. Nicholas Grimshaw and Partners 1988–1992*, Berlin: Ernst & Sohn 1993, 294 Abb., davon 151 in Farbe, 256 S., DM 118,-.

Mit dem Übergang zu den 80er Jahren haben Eklektiker verschiedener Richtungen in Wissenschaft, Kunst und Architektur die MODERNE für tot erklärt und das Zeitalter der POSTMODERNE ausgerufen. Doch bekanntlich leben Toterklarte länger, und manche neuen Zeitalter schrumpfen auf wenige Jahre zusammen.

Die Moderne lebt – und dies nicht nur in der nostalgischen Aufarbeitung von Kunstgalerien und Museen. Dies ist auch nicht verwunderlich, denn eine Gesellschaft, deren materielle Produktion auf Technik, Rationalität, Funktionalität und Weltbezogenheit fußt – sei es auch in ihrer nordwestlichen Deformierung –, kann letztlich ihre ideologische Selbstspiegelung und -reflexion nicht negieren. Versucht sie es dennoch, wird sie barbarisch – keimende Ansätze, nicht nur in Deutschland, zeugen davon.

Als vermittelnde Instanz zwischen materieller Realität und ideologischer Widerspiegelung spielte und spielt die Architektur immer eine zentrale Rolle, bedient sie sich doch gesellschaftlicher Produktionsformen zur Umsetzung ihrer Raumkonzeptionen, die allerdings selbst relativ eigenwillig entwickelt werden, mit der materiellen Produktionsweise korrespondieren oder sie negieren können. Die Architektur symbolisiert somit das Selbstverständnis einer Gesellschaft zwischen Fortschritt und Reaktion.

Die Bauten und Entwürfe des englischen Architekten Nicholas Grimshaw und seines Teams sind zweifellos dem Fortschritt verpflichtet. Und

es ist erfreulich, daß der renommierte Architektur-Verlag Ernst & Sohn Grimshaw drei Bände widmet, dessen erster unter dem Titel »Struktur, Raum und Haut« 1993 herauskam. Auf 256 Seiten werden Bauprojekte aus den Jahren 1988 bis 1993 von ihrer Entstehung – und sofern sie realisiert wurden – bis zur Vollendung dokumentiert. Abgebildet sind erste Skizzen, Modelle, Computersimulationen, Reinzeichnungen und Fotografien fertiggestellter Bauwerke.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Projekte: Waterloo Station, London, Endbahnhof des Channel Tunnels, 1993 (S. 24–55), Pumpstation North Woolwich, London, 1988 (S. 56–61), British Pavillon, Expo '92, Sevilla, 1992 (S. 62–83), Betriebsgebäude der British Rail in Waterloo, London, 1990 (S. 84–103), Einkaufs- und Freizeitzentrum, Port East, London, Docklands, 1889 (S. 104–113), Flughafen Heathrow, Satellit und Piers, 1993 (S. 114–133), Venice Biennale, 1991 (S. 134–145), Bürogebäude von Nicholas Grimshaw & Partners, London, 1992 (S. 146–157), Igus, Hauptverwaltungs- und Fabrikgebäude, Köln, 1992 (S. 158–175), Bibliothèque Nationale de France, Wettbewerb, 1989 (S. 176–185), Bürogebäude Hartsprings Business Park, Watford, 1986 (S. 186–193), Gebäude der Western Morning News, Plymouth, 1992 (S. 194–215), Börse und Kommunikationszentrum, Berlin, 1991–1993 (S. 216–227) und Betriebsgebäude der British Airways, Heathrow, London, 1993 (S. 217–235).

Schon beim einfachen Durchblättern des Bandes drängen sich viele Assoziationen zu Gestaltungs- und Bauprinzipien der Vertreter der architektonischen Moderne, des Konstruktivismus und Funktionalismus, auf: am offensichtlichsten in der Stahlskelettbauweise mit vorgehängter Glasfassade (Mies v. d. Rohe), der Verwendung von Sonnensegel (Melnikow, Gropius), der Stahlhänge- und Pfeilmasten (Leonidow), der Verbindungsmodule sowie dem Gestaltungsprinzip der modulareren Koordination (Wachsmann), Gebäude in Gestalt gestrandeter Schiffskörper (Le Corbusier) und dem Verständnis des Baus als »Apparat für seelische und körperliche Bedürfnisse« (H. Meyer).

Die Einleitung von Kenneth Powell (S. 9–23) und N. Grimshaws Aussagen zu seinen Projekten verstärken diesen Eindruck. So betont Grimshaws in seinem abgedruckten Vortrag »Struktur, Raum und Haut« (1992) (S. 236–243), der auch den Titel des vorliegenden Bandes abgibt, daß für sein Gestalten nicht nur das ästhetische Prinzip ausschlaggebend sei, sondern daß es ihm vor allem darum gehe, »Strukturen zu entwickeln, die den menschlichen Bedürfnissen entsprechen« (S. 236). Weitere Kriterien, die seine Architektur kennzeichneten, seien »Kunstfertigkeit, die Verwendung baugerechter Materialien und eine ökonomische Planung« (S. 236). Die baugerechten Materialien findet er in Stahl, Aluminium, Glas und Beton, weil sie »ein Höchstmaß an Funktionalität zulassen« (S. 11). Funktionalität umfaßt einerseits den Bauprozess selbst mittels industrieller Vorfertigung und konstruktivem Zusammenfügen am Bauplatz, andererseits die flexible, zweckmäßige Gebäudenutzung.

Am überzeugendsten erscheinen mir diese Prinzipien bei den Projekten Betriebsgebäude der British Rail in Waterloo, Waterloo Station,

Endbahnhof des Channel Tunnels sowie Heathrow Flughafen, Satellit und Piers realisiert, wohl deshalb, weil hier durch vorgegebene Funktionen, Räume und klar definierte Nutzungsbedürfnisse eine gelungene Verbindung von Ingenieurtechnik und Architektur erreicht wurde.

Ausbaufähig halte ich jedoch die eher zukunftsweisenden Elemente von Grimshaws Bauprojekten: hierzu zählen zum einen die Vorstellungen zu sinnvollerer Energieausnutzung (Wasserwand, Solarsegel, Abluftführung), zum anderen die Durchbrechung der noch zu starren Module. Reizvoll wäre die Vorstellung, ein Modulsystem so variabel zu konstruieren, daß die Fassadenelemente ein sich selbst regulierendes System darstellen, zum Beispiel zum Zwecke rationaler Energie- und Lichtausnutzung. Dies käme wohl auch Grimshaws Denken nahe, meint er doch: »In meiner Vorstellung müssen Gebäude so flexibel sein wie Sturmtaucher, die ihre Flugweise von einem Augenblick zum anderen ändern können.« (S. 243)

Bad Münstereifel

Wilma R. Albrecht