



Forum Stadt



42. Jahrgang
2|2015

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Aus dem Inhalt:

- | | |
|---|--|
| | Marianne Rodenstein
»Mainhattan« und Manhattan.
Frankfurter Hochhäuser und
der Einfluss aus Amerika |
| Johann Jessen / Erika Spiegel
In memoriam Gerd Albers
(1919 - 2015) | Daniela Zupan
Stadtplanung im
postsowjetischen Russland |
| Harald Bodenschatz
25 Jahre Städtebau im
wiedervereinigten Berlin | Brigitte Schulz
Was heißt hier Stadt?
50 Jahre Städtebaudiskurs |

Forum Stadt
Verlag



Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V. in
Verbindung mit Gerd Albers †, Harald Bodenschatz, Tilman Harlander,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur) –

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, London,
Deutsches Historisches Institut

Dr. Theresia Gürtler Berger, Luzern

Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart,
Städtebau-Institut

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

Prof. Dr. Hans-Rudolf Meier, Bauhaus-Universität
Weimar, Denkmalpflege und Baugeschichte

Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund

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

Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg

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

Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart,
Historisches Institut

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
E-mail: hans.schultheiss@esslingen.de

Tel. +49(0)711 3512-3242; Fax +49(0)711 3512-2418
Internet: www.forum-stadt.eu

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

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 89,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

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

Vertrieb:

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

Verlag:

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

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbeding-
t die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche
Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht
zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Ein-
speicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren
Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeit-
schrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen
Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von
Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanla-
gen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2015 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



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

Inhalt 2/2015

Johann Jessen / Erika Spiegel

In memoriam Gerd Albers (1919-2015) 99

ABHANDLUNGEN*Harald Bodenschatz*

25 Jahre Städtebau im wiedervereinigten Berlin 113

Marianne Rodenstein

»Mainhattan« und Manhattan.

Frankfurter Hochhäuser und der Einfluss aus Amerika 131

Daniela Zupan

Stadtplanung im postsowjetischen Russland. Der geplante Umbau

Perms zur kompakten, nutzungsgemischten »Europäischen Stadt« 151

Brigitte Schulz

Was heißt hier Stadt? 50 Jahre Städtebaudiskurs 173

AUTORINNEN / AUTOREN 184**FORUM***Forum Stadt e. V.*

Otto-Borst-Preis 2016. Auslobung des Preises für Stadterneuerung 185

BESPRECHUNGENFLORIAN HARTMANN, *Ars dictaminis*. Briefsteller und verbale

Kommunikation in den italienischen Stadtkommunen des 11. bis

13. Jahrhunderts (*Immo Eberl*) 186

THOMAS ERNE (Hrsg.), Martin Elsaesser und der moderne Kirchenbau heute

(*Jürgen Hasse*) 187DIETRICH WORBS, Das Kino »International« in Berlin (*Jürg Sulzer*) 190MARTIJN DE WAAL, *The City as Interface*.How New Media Are Changing the City (*Robert Kaltenbrunner*) 191

IN MEMORIAM GERD ALBERS (1919-2015)

von Johann Jessen

Am 31. Januar 2015 ist Prof. em. Dr.-Ing. Dr. h.c. Gerd Albers im Alter von 95 Jahren verstorben. Mit ihm haben die Stadt- und Planungsforschung, der Städtebau und die Stadtpolitik einen ihrer angesehensten und einflussreichsten Vertreter verloren, der durch sein Werk, sein öffentliches Wirken und seine Persönlichkeit die wissenschaftliche und fachpolitische Diskussion nicht nur auf nationaler Ebene über Jahrzehnte mitgeprägt hat. Über den Zeitraum von mehr als einem halben Jahrhundert hat er publiziert, Vorträge gehalten und sich oft in herausgehobenen Positionen mit Erfolg – und stets mit der ihm eigenen hanseatischen Noblesse – engagiert, sei es an seiner Universität als Institutsgründer und langjähriger Leiter des ISW und als Rektor der TU München, sei es als Präsident der DASL, des ISOCARP oder der Bayerischen Akademie der Künste.

Gerd Albers verkörperte den Wissenschaftler, der sich immer auch der Praxis verpflichtet sah. Er hat die moderne Stadtplanungsgeschichte in Deutschland begründet und Standardwerke hierzu verfasst, ohne nur Historiker sein zu wollen. Sein stupendes historisches Detailwissen zur Geschichte des Städtebaus in Europa hat er immer auch auf die Herausforderungen der aktuellen Stadtplanung bezogen und für sie fruchtbar machen können. Dies erklärt nicht zuletzt das außerordentliche Ansehen, das er immer auch unter den Praktikern in der kommunalen Planung genoss. Dieses praxisbezogene Wissenschaftsverständnis verband ihn auch schon früh mit den Zielen und dem Selbstverständnis von „Forum Stadt e.V.“ (bis 2010 „Die alte Stadt e.V.“) und dieser Zeitschrift. So veröffentlichte er hier etwa den Artikel über „Bewahrung und Wandel im Blickfeld der Stadtplanung“¹ und hielt mehrfach Vorträge auf den Internationalen Städtetagen dieser Arbeitsgemeinschaft. Seit dem Jahre 2003 war Gerd Albers auch Mitglied des Herausgeberkreises von Forum Stadt. Wir waren damals sehr froh und stolz, als er sich gern dazu bereit erklärte, an der Zeitschrift auch in dieser Weise mitzuwirken und uns mit seinen Erfahrungen und seinem umfassenden Wissen zu unterstützen. Wir sind ihm dafür zu sehr großem Dank verpflichtet; seine Stimme werden wir vermissen.

1 G. Albers, Bewahrung und Wandel im Blickfeld der Stadtforschung, in: Die alte Stadt 16 (2-3/1989), S. 164-172.



Gerd Albers (re.) und Erika Spiegel (li.) bei der Herausgeber- und Redaktionskonferenz der Zeitschrift »Forum Stadt« 2005 in Freiberg/Sachsen; Foto: *Forum Stadt e.V.*

Gerd Albers ist für Werk und Wirken mit zahlreichen hochrangigen Ehrungen bedacht worden; die letzte war die Verleihung der Ehrendoktorwürde der HCU Hamburg im Jahre 2010. Diese Ehrung in seiner Heimatstadt wird ihn besonders gefreut haben. Die Laudatio hielt damals Prof. Dr. Erika Spiegel – eine berufenere Rednerin hätte sich die Hamburger Universität nicht wünschen können. In Reverenz vor der Persönlichkeit und dem Wirken von Gerd Albers drucken wir diese Laudatio nach, die ein sehr anschauliches Bild von der Persönlichkeit, dem Werk und der Wirkung Gerd Albers' zeichnet.

Wir danken Erika Spiegel, wie Gerd Albers Mitherausgeberin dieser Zeitschrift, dafür, dass wir ihre Laudatio nachdrucken dürfen. Auch der HCU Hamburg sei Dank, dass sie gegen den Nachdruck keine Einwände hatte.

Esslingen, März 2015

LAUDATIO FÜR GERD ALBERS¹

von Erika Spiegel

Jede, auch die kürzeste Laudatio zu Ihren Ehren, die Sie sich in den letzten Jahrzehnten haben anhören müssen, beginnt mit dem Hinweis, dass Sie geborener Hamburger sind. Und dies vermutlich nicht nur deswegen, weil es nun einmal obenan in Ihrer Vita steht oder weil Sie, was man Hamburgern gern nachsagt, allzeit Lob und Preis Ihrer Vaterstadt im Munde geführt hätten, sondern weil Sie – so waren wie Sie sind. Und es ist sicher nicht eines Ihrer geringsten Verdienste, dass Sie damit die Vorstellungen, die man vor allem südlich des Mains vom Hamburger hegt, gründlich zurechtgerückt haben. Sie selbst haben einmal berichtet, dass – als Sie 1952 Ihre erste Stelle im Planungsamt der Stadt Ulm angetreten hatten und die Einstellung eines Norddeutschen dort ein gewisses Befremden hervorgerufen hatte – eine persönliche Vorstellung beim Chef des Personalamtes diesen anschließend zu der Bemerkung veranlasste: „Wisset Se, der Herr Albers, der macht gar net amal so a schlechte Eidruck.“²

Aber wie kommt man – als Hamburger – dazu, „gar net amal so a schlechte Eidruck“ zu hinterlassen? Vermutlich, neben dem Elternhaus, zunächst durch die Schule, hier: das Johanneum, das älteste, schon 1529 gegründete Humanistische Gymnasium der Stadt und bekannt dafür, seinen Schülern eine vorzügliche humanistische Bildung zu vermitteln, daneben aber offenbar auch eine erstaunliche Bibelfestigkeit. Jedenfalls haben Sie später so manche aus dem Ruder laufende Diskussion mit einem einschlägigen Bibelwort zu einem ebenso unanfechtbaren wie versöhnlichen Ende bringen können. Außerordentlich hilfreich bei solcherart Konfliktbewältigung war allerdings auch Ihr vertrautes Verhältnis zu Klein Erna bzw. Frau Pumeier, das Sie eigentlich auch nur in diesen Jahren entwickelt haben können. Jedenfalls haben Sie ja schon 1936, kurz nach dem Abitur, Hamburg als dauerhaften Wohnsitz verlassen.

Anders, aber sicher nicht weniger prägend waren dann die neun Jahre, von 1937 bis 1946, die Sie im Dienst der Deutschen Kriegsmarine verbracht haben, zuletzt, nach Kriegsende und Internierung durch die Engländer als – so die offizielle Dienstbezeichnung –

1 Originaltext erschienen in: *D. Schubert* (Hrsg.), Festkolloquium zur Verleihung der Ehrendoktorwürde der HCU Hamburg an Prof. em. Dr.-Ing. Gerd Albers am 9. Februar 2010 in Hamburg, HafenCity Universität Hamburg 2010, S. 4-11.

2 *G. Albers*, Anekdoten aus dem Städtebau. Erlebtes und Erlauschtes, hrsg. von *M. Wentz*, Frankfurt 1996.

„Kapitänleutnant und Stützpunktkommandant“ eines Marinestützpunktes im südlichen Norwegen, am Skagerrak, vulgo Lager Briesen, in dem nicht nur Angehörige des unter internationaler Flagge operierenden deutschen Minenräumdienstes, sondern auch versprengte Marineangehörige und Marinehelferinnen, letztere mit 25 Kleinkindern, zusammengezogen worden waren, insgesamt wohl an die tausend bunt zusammengewürfelte Insassen noch dazu unterschiedlicher Nationalität – auch Tschechen, Österreicher, Italiener, Franzosen hatten ja deutsche Uniformen getragen –, die behaust, gepflegt, annähernd sinnvoll beschäftigt, gelegentlich auch zu Recht und Ordnung angehalten werden mussten, eine Aufgabe, für die es wohl in keiner Marinedienstvorschrift irgendeine Anweisung gab, die aber – so jedenfalls die Erinnerung eines der beiden Adjutanten, dem wir die Schilderung des Lageralltags verdanken – der 26-jährige Kommandant mit eben so viel Organisationstalent wie natürlicher Autorität wie, nicht zuletzt, Humor meisterte.³ Leider konnte sich der Adjutant nicht mehr daran erinnern, wie die Beschwerde des Marine-Pfarrers, dass ihm der Ministrant den Messwein ausgetrunken hätte, beschieden wurde, seiner Vermutung nach aber auch mit einem versöhnlichen Bibelwort.

Unmittelbar nach der Entlassung, im Herbst 1946, folgte dann das Studium der Architektur an der damaligen Technischen Hochschule Hannover und schon im Sommer 1948 das Vordiplom. Was dann kam, fiel allerdings wieder aus dem Rahmen, nämlich – zu dieser Zeit noch eine ganz besondere Auszeichnung – eine Einladung zu einem internationalen Ferienkurs in die USA, die mit einem Stipendium für ein einjähriges Architekturstudium in Chicago, am Illinois Institute of Technology, dem IIT, verbunden war. Dort ergab sich dann auch die Möglichkeit, noch ein selbst finanziertes zweites Jahr anzuschließen und 1950 den Master of Science in City Planning zu erwerben. Das Architektur-Department des IIT aber war zu dieser Zeit geprägt vor allem durch zwei deutsche Emigranten, Ludwig Mies van der Rohe als Leiter und Ludwig Hilberseimer, zuständig für den Städtebau, bekannt als „Mr. Hilbs“. Hilberseimer hatte ebenfalls am Bauhaus gelehrt, war aber am IIT vor allem für seine dezidierte Vorliebe für Bandstadtmodelle bekannt. Beide, Mies wie Hilberseimer, waren aber nicht nur als Lehrer, sondern auch als unverwechselbare Persönlichkeiten geeignet, einen unauslöschlichen Eindruck zu hinterlassen. Als Mies, in der Regel von äußerster Wortkargheit, einmal von einem Studenten mit einigem Pathos gefragt wurde: „Mr. Mies, where do we go from here?“, kam, nach der gebührenden Pause, nur die Antwort: „We stay here. Do good job.“⁴ Mit dem Master of Science in City Planning in der Tasche gingen Sie dann zurück nach Hannover, wo Sie schon Ende 1951 mit einer städtebaulichen Diplomarbeit bei Werner Hebebrand, dem späteren Hamburger Oberbaudirektor, die Diplomprüfung ablegten.

3 E.-A. Weber, Der lange Weg zum Studium, in: *TU München, Lehrstuhl für Städtebau und Regionalplanung* (Hrsg.), Gerd Albers im Profil. Zur Emeritierung von Gerd Albers, München 1988, S. 10-12.

4 G. Albers (s. A 2), S. 10.

Die folgenden Jahre, von 1952 bis 1961, sind dann in erster Linie durch die praktische Arbeit als Stadtplaner geprägt, zunächst, von 1952 bis 1954, als Sachbearbeiter im Planungsamt der Stadt Ulm und dort in erster Linie mit der Sanierung von Altbau- und der Planung von Neubaugebieten befasst, beides noch unter der Ägide von und in enger Zusammenarbeit mit Max Guther, der damals noch Leiter der Ulmer Bauverwaltung war, kurz darauf aber als Professor für Städtebau an die TH Darmstadt berufen wurde. Es folgten fünf Jahre als Leiter des Planungsamtes der Stadt Trier, wo Herrn Albers, gemeinsam mit dem als auswärtiger Berater hinzugezogenen Hans Bernhard Reichow, die Gesamtplanung für die Neugestaltung der Stadt oblag, eine offenbar so passgenaue Planung, dass Hanns Adrian, der als Student auf einer Exkursion diese Planung von dem auf einem Schutthaufen stehenden Amtsleiter erläutert bekommen hatte, alles schon zu kennen meinte, als er Jahre später in das inzwischen wieder aufgebaute Trier zurückkam.⁵ Es folgten schließlich noch drei Jahre als Oberbaudirektor in Darmstadt, die sich am Ende jedoch bereits mit der Aufnahme der Lehrtätigkeit in München überschneiden.

Alles in allem zwar „nur“ zehn Jahre planerische Praxis, diese allerdings mit einer breiten Palette an Aufgaben und Verantwortlichkeiten. Sie sollten sich daher auch auf Dauer in einer souveränen Beherrschung des planerischen Handwerks – einschließlich seiner politischen Bezüge – niederschlagen. Diese Praxis lieferte aber wohl auch den Erfahrungshintergrund dafür, dass Herr Albers später, nach Jahrzehnten eigener Lehr- und Forschungstätigkeit, die immer wieder auftretenden Missverständnisse zwischen Planung und Forschung kurz und bündig charakterisieren konnte mit: „Der Planer ist am Handeln, der Forscher an Erkenntnis interessiert.“⁶

In diese Jahre fällt aber auch die Fertigstellung der Dissertation und 1957 die Promotion bei Erich Kühn in Aachen, und zwar mit einem Thema, das bereits die Weichen für die spätere wissenschaftliche Arbeit und die ihr zugrunde liegende „Philosophie“ stellen sollte: „Über den Wandel der Wertmaßstäbe im Städtebau“. Zentraler Gegenstand der Arbeit war die Aufdeckung der Wertungen, die Vorstellungen, Grundsätze und Verfahrensweisen der städtebaulichen Planung seit etwa 1870 maßgeblich beeinflusst haben und die hier erstmals im Zusammenhang dargestellt wurden. Leider wurde die Arbeit seinerzeit nur in einer gekürzten Fassung und erst 1989 im Wortlaut veröffentlicht.⁷ Ihre Wirkung hat sie jedoch bereits weit früher entfaltet. Von Darmstadt aus erfolgte dann 1962 auch die hauptamtliche Übernahme des Lehrstuhls für, so die damalige Bezeichnung, „Städtebau, Orts- und Regionalplanung“ an der Technischen Hochschule München.

Es ist nahezu aussichtslos, ein Werk und eine Leistung, die sich seit Übernahme des Lehrstuhls in München über fast 50 Jahre erstrecken, in einer solchen Laudatio würdigen

5 H. Adrian, Impulse, in: TU München (s. A 3), S. 19.

6 G. Albers, Zur Verknüpfung der Einzelaspekte, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Grundriss der Stadtplanung, Hannover 1983, S. 136.

7 Vgl. G. Albers, Wertewandel im Städtebau (Schriftenreihe des Camillo-Sitte-Fond), Wien 1989.

zu wollen. Was ich hier nur tun kann, ist, mit jeweils wenigen Sätzen die vier großen Themen- und Wirkungsbereiche zu skizzieren, denen sich Herr Albers über die Jahrzehnte hinweg gewidmet und die er dabei maßgeblich geprägt hat:

- die geschichtliche Entwicklung des Städtebaus bzw. der Stadtplanung als einer eigenständigen Disziplin;
- die Systematisierung und Standortbestimmung dieser Disziplin als öffentliche Aufgabe;
- die Verankerung und Ausgestaltung der städtebaulichen Lehre an den Hochschulen, aber auch in der Fort- und Weiterbildung;
- schließlich, schwerer einzugrenzen, aber von nicht geringerer Bedeutung: die Vertretung des Städtebaus bzw. der Stadtplanung in einer kaum noch übersehbaren Zahl von politischen, wissenschaftlichen, aufgaben- und problembezogenen Gremien, hier zusammengefasst unter dem Kürzel „Öffentliches Wirken“.

ZUR GESCHICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER DISZIPLIN

Mit dem Thema, aber auch mit der Methodik der Dissertation – und das heißt: einer überaus systematischen und zielgenauen Quellensammlung, Quelleninterpretation und Quellenkritik – wird eine fortlaufende Reihe von Arbeiten begründet, denen wir eine nahezu lückenlose Aufarbeitung der städtebaulichen Literatur seit etwa 1870/1875 verdanken. Auf die Dissertation 1957 folgt 1975 ein Band „Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen und Aussagen 1875 bis 1945“,⁸ mit dem zwar annähernd der gleiche Zeitraum abgedeckt wird, diesmal allerdings mit einer anderen Fragestellung. Jetzt geht es nicht mehr um die Aufdeckung der Wertungen, sondern um, wie es in den Vorbemerkungen heißt, das Aufspüren und Miteinander-in-Beziehung-Setzen von Aussagen, die auf eine theoretische Durchdringung des Gegenstandes, des Verfahrens und des Instrumentariums der städtebaulichen Planung gerichtet sind, ein Thema, das den Verfasser auch später immer wieder umtreiben sollte.

1984 folgen dann die beiden, zusammen mit Alexander Papageorgiou-Venetas verfassten Bände, die die Entwicklungslinien des Städtebaus nun in den Jahren 1945-1980 nachzeichnen,⁹ und 1997 der bisher letzte Band dieser Reihe, mit dem die Grenzen der Bundesrepublik überschritten werden: „Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen“.¹⁰ Aus sprachlichen Gründen auf die aber im-

8 G. Albers, *Entwicklungslinien im Städtebau – Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945. Texte und Interpretationen*, Düsseldorf 1975 (Bauwelt Fundamente, Bd. 46).

9 G. Albers, Papageorgiou-Venetas, Alexander: *Entwicklungslinien 1945-1980*, 2 Bde., Tübingen 1984.

10 G. Albers, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*,

merhin 16 nord-, west- und südeuropäischen Länder begrenzt, werden hier die einzelnen Rechts- und Verwaltungssysteme, die Planungstraditionen und Planungskulturen, auch die Fachsprachen dargestellt und verglichen.

Insgesamt liegt mit diesen Bänden ein historisch orientierter, dabei aber unmittelbar aufgaben- und problembezogener Überblick über die Entwicklung der Disziplin vor, wobei aufgaben- und problembezogen auch heißt, dass der Nachdruck auf konkreten, handlungsbezogenen Aussagen und Vorschlägen liegt, wie sie immer auch als Orientierungshilfe für die Gegenwart dienen können.

ZUR SYSTEMATISIERUNG UND STANDORTBESTIMMUNG DER DISZIPLIN

Als Beispiel für die Systematisierung und Standortbestimmung der Disziplin können hier zunächst zwei Sammelbände dienen, die zwar im Rahmen von Arbeitsausschüssen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung entstanden sind, deren Zielsetzung und Konzeption aber deutlich die Handschrift des Vorsitzenden Gerd Albers trägt: der Band „Zur Ordnung der Siedlungsstruktur“ von 1974¹¹ und der „Grundriss der Stadtplanung“ von 1983.¹² Beide Bände sind umfassend und disziplinübergreifend angelegt, verfolgen aber unterschiedliche Zielsetzungen. In dem Band „Zur Ordnung der Siedlungsstruktur“ ging es im Wesentlichen darum, Ansätze zu Modellvorstellungen für die räumliche Verteilung von Nutzungen und Infrastrukturen zu entwickeln, und zwar in der Hoffnung, damit auch klarere Zielvorstellungen für die räumliche Ordnung allgemein, wenn nicht für eine „optimale Raumstruktur“ zu gewinnen. Der Band erhebt zwar nicht den Anspruch, eine solche „optimale Raumstruktur“ zu ermitteln, wohl aber soll der Stand der Überlegungen hierzu dargestellt werden, und zwar aus dem Blickwinkel der unterschiedlichen Disziplinen, die, direkt oder indirekt, daran beteiligt sind: von der Soziologie und Ökonomie über die Landschafts- und Verkehrsplanung bis zur Mathematik, die zur Modellierung komplexer Raumstrukturen benötigt wird. Gerd Albers selbst ist mit zwei grundlegenden Beiträgen vertreten, und zwar einem Beitrag zu „Modellvorstellungen zur Siedlungsstruktur in ihrer geschichtlichen Entwicklung“, in dem, meines Wissens erstmalig, fast alle bekannten Strukturmodelle, von Theodor Fritsch bis Le Corbusier, vergleichend darstellt, erläutert und nach den Grundtypen Konzentrisches System, Bandstruktur und Flächenraster geordnet werden, und einem Beitrag „Grundsätze und Modellvorstellungen für die strukturelle Ordnung des Verdichtungsraumes“, in dem die Voraussetzungen, die Ziele und die Funktionsgerechtigkeit solcher Modelle allgemein behandelt werden. Auch wenn sich damals schon abzeichnete, dass nicht nur hinter diese

Braunschweig/Wiesbaden 1997 (Bauwelt Fundamente, Bd. 117).

11 Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 85: Zur Ordnung der Siedlungsstruktur, Hannover 1974.

12 Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Grundriss der Stadtplanung, Hannover 1983.

oder jene, sondern hinter solche Modellvorstellungen allgemein ein Fragezeichen zu setzen sei, scheint mir die Dokumentation, systematische Ordnung und kritische Überprüfung auf ihre Funktionsgerechtigkeit hin auch für heutige Strukturplanungen noch von großem Interesse.

Der „Grundriss der Stadtplanung“ war demgegenüber von vornherein nicht als Forschungsbericht, sondern als Lehr- und Handbuch angelegt. Er weist daher einen deutlicheren Handlungs- bzw. Praxisbezug auf und bezieht auch die rechtlichen, institutionellen und methodischen Aspekte der Planung mit ein. Leider sind in diesen Band kaum eingegangen die Überlegungen von Gerd Albers zu einer Theorie der Stadtplanung, wie sie ihn ja spätestens seit dem zweiten Band der „Entwicklungslinien“ immer wieder beschäftigt haben. Das Ergebnis war gewesen, dass zwischen einer inhaltlichen und einer prozessualen Theorie der Stadtplanung zu unterscheiden sei, dass aber angesichts der Vielfalt der Lebensbereiche in einer Stadt, die alle ihren eigenen Gesetzmäßigkeiten folgen, eine inhaltliche Theorie keine Chance habe, dass aber eine prozessuale, auf eine logische Verknüpfung der einzelnen Schritte des Planungsprozesses als eines Entscheidungsprozesses abstellende Theorie sehr wohl Aussicht auf Erfolg habe. Diese hat er denn auch sorgfältig durchgearbeitet und in zahlreichen Diskussionsbeiträgen und Aufsätzen vertreten.

Insgesamt stellt der Band aber das erste Sammelwerk im Bereich der Stadtplanung dar, das gewissermaßen den „state of the art“ widerspiegelt. Leider haben es sowohl der Preis wie die umständliche Beschaffung verhindert, dass er unter Studenten eine weitere Verbreitung erfuhr.

Insofern machte sich aber auch der Mangel an einem zuverlässigen Lehrbuch immer deutlicher bemerkbar. Aber auch hier war Pionierarbeit zu leisten. Umso höher ist einzuschätzen, dass mit der (praxisorientierten) „Einführung in die Stadtplanung“ von Gerd Albers 1988 ein Buch auf den Markt kam, das keine Kinderkrankheiten kannte und auf Antrieb sowohl den Bedürfnissen der Studenten wie denen der planerischen Praxis entsprach. 1992 folgte denn auch schon die unveränderte zweite Auflage, 2008 die dritte, die jetzt zusammen mit Julian Wékel überarbeitet und durch zahlreiche treffsichere Abbildungen ergänzt wurde.¹³ Die meisten von uns werden den Band kennen, sie werden auch die Besprechungen kennen, die in der Regel – zu Recht – in die Klassifizierung als „Standardwerk“ münden. Ich würde dem gern noch etwas hinzufügen: Standardwerke haben ja häufig die Eigenschaft – und den Ehrgeiz –, den Stand einer Disziplin vollständig, damit aber auch irgendwie abschließend darzustellen. Das ist hier nicht der Fall. Es gibt kaum eine Aussage, die nicht erkennen ließe, dass sie Teil und Ergebnis eines laufenden Denk- und Erkenntnisprozesses ist und die daher nicht auch den Leser anregen würde, auch seinerseits nach- und weiterzudenken.

13 G. Albers/J. Wékel, Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung, Darmstadt 2008.

Die Beschränkung auf diese drei Bände ist hier zwar kaum vermeidlich, sie ist aber in höchstem Grade unbefriedigend. Das Schriftenverzeichnis umfasst inzwischen mehr als 200 Titel, ich selbst kenne davon vielleicht 40 oder 50 – für eine Laudatorin ohnehin ein hoffnungsloser Fall. Umso mehr möchte ich einige Titel herausgreifen, die entweder eine besonders breite Wirkung entfaltet haben oder die schon in der Überschrift erkennen lassen, welche nach wie vor aktuellen Themen damit angesprochen sind. Etwa die beiden Aufsätze „Vom Fluchtlinienplan zum Stadtentwicklungsplan“ von 1967¹⁴ und „Über das Wesen der räumlichen Planung“ von 1969,¹⁵ die Generationen von Studenten, die sich in diesem präzedenzlosen Studiengang zu verirren drohten, Orientierung und Motivation vermittelt haben. Oder die beiden 1975 erschienenen Aufsätze „Bewahren, Erneuern, Verändern – Alternativen für die Umwelt?“¹⁶ und „Umweltbewusstsein. Mode oder Umkehr?“¹⁷ in denen auch aus heutiger Sicht schon das meiste zu den Themen Denkmalschutz und Umweltbedrohung gesagt worden ist, was Bestand haben wird. Oder Themen wie „Ideologie und Utopie im Städtebau“,¹⁸ „Struktur und Gestalt im Städtebau“,¹⁹ „Raumplanung und politisches Bewusstsein“,²⁰ „Tendenzen der Strukturentwicklung – Vom hierarchischen System zum Mosaik“,²¹ Themen, die ebenfalls nichts von ihrer Aktualität eingebüßt haben und in die man sich daher am liebsten sofort vertiefen möchte, zumal man sicher sein kann, dass die Titel keine leeren Versprechungen sind, dass also jeweils das drin ist, was drauf steht. Und was drin ist, ist immer wirklichkeitsnah, immer begrifflich eindeutig gefasst, klar gegliedert, schlüssig in der Gedankenführung, vorzüglich formuliert – ich kenne keine Ausnahme.

Nicht umsonst galt und gilt Herr Albers auch als Meister der präzisen und treffenden Formulierungen, dazu einer unvergleichlichen Gabe, Skepsis und Kritik deutlich genug, aber nie verletzend und notfalls auch noch in Nebensätzen unterzubringen. Leider dürfte den meisten deutschen Lesern ein Beitrag in einer englischen Fachzeitschrift entgangen

14 G. Albers, Vom Flächennutzungsplan zum Stadtentwicklungsplan, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 6/1967, S. 192-211.

15 G. Albers, Über das Wesen der räumlichen Planung, in: Stadtbauwelt 21/1969, S. 10-14.

16 G. Albers, Bewahren, Erneuern, Verändern – Alternativen für die Umwelt? (Reihe der Bayerischen Akademie der Schönen Künste, 19), München 1975.

17 G. Albers, Umweltbewußtsein – Mode oder Umkehr?, in: Tendenzwende? Zur geistigen Situation der Bundesrepublik, Stuttgart 1975, S. 25-40.

18 G. Albers, Ideologie und Utopie im Städtebau, in: W. Pehnt (Hrsg.), Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1974, S. 453-476.

19 G. Albers, Struktur und Gestalt im Städtebau, in: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.), Zwischen Stadtmitte und Stadregion. Rudolf Hillebrecht zum 60. Geburtstag, Stuttgart/Bern 1970, S. 173-188.

20 G. Albers, Raumplanung und politisches Bewußtsein, in: Kleine Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Bd. 20, Köln/Mülheim 1969, S. 35-50.

21 G. Albers, Tendenzen der Strukturentwicklung – vom hierarchischen System zum Mosaik, in: Bericht der Kommission „Architektur und Städtebau“ zum Kongreß „Stadt, Kultur, Natur; Chancen zukünftiger Lebensgestaltung“, hrsg. vom Staatsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart 1967, S. 69-71.

sein, in dem es im Hinblick auf den Wiederaufbau des Berliner Schlosses – etwas holprig übersetzt – heißt, dass man durchaus der Meinung sein könne, dass Achtung vor der Geschichte sich besser in der Erhaltung und Umnutzung des Palastes der Republik – als eines Symbols der Deutschen Demokratischen Republik – ausdrücken könne als in der Entscheidung des Deutschen Bundestags, diesen abzureißen und das total zerstörte Berliner Schloss aus dem 17. Jahrhundert wieder aufzubauen – während man gleichzeitig noch verzweifelt nach einer passenden Nutzung dafür suchte.“²²

STÄDTEBAULICHE LEHRE

Über den Einfluss und die Verdienste von Gerd Albers bei der Verankerung und Ausgestaltung des Städtebaus als eigenständige Studienrichtung an den Hochschulen – und die Widerstände, die dabei zu überwinden waren –, ist so viel gesagt und geschrieben worden, dass ich, obgleich sowohl in Dortmund wie in Hamburg unmittelbar daran beteiligt, dem wenig hinzufügen kann, zumal Hartmut Frank hier zumindest den Hamburger Part übernommen hat.²³ Etwas würde ich allerdings noch gern ergänzen: Es ist zu Recht betont worden, in welchem Ausmaß die Gründung der Abteilung Raumplanung an der Universität Dortmund eine Pionierleistung darstellte. Und es tut dieser Pionierleistung auch keinen Abbruch, wenn man daran erinnert, dass die Rahmenbedingungen dafür relativ günstig waren: Es handelte sich um eine Neugründung, es waren also keine „vested interests“ zu berücksichtigen, und auch die finanziellen Voraussetzungen für eine relativ großzügige personelle Ausstattung waren günstig. Es war also möglich, das Modell relativ rein zu realisieren, das sich auch schon in Struktur und Konzept der beiden Sammelbände abgezeichnet hatte. Und das hieß, eine Abteilung und einen Studiengang einzurichten, die dezidiert interdisziplinär angelegt waren, mit zehn Lehrstühlen und einigen weiteren Fachgebieten, von der Architektur über das Stadtbauwesen und die Ökonomie und Soziologie bis hin zur Systemtheorie und Systemtechnik. Auch von einer Kapazitätsverordnung, die die Zahl der aufzunehmenden Studenten an die Zahl der Lehrpersonen koppeln würde, wusste man noch nichts. Dass trotzdem nicht alle Blümenträume reiften, war sicher einerseits den Zeitläuften – 1968 ff. – zuzuschreiben, andererseits aber auch der Tatsache, dass mit so viel Interdisziplinarität kein Mensch, weder die Professoren noch die Assistenten noch die Studenten, Erfahrung hatte.

Als um 1978 die Gründung der Technischen Universität Hamburg-Harburg anstand und Gerd Albers auf Anregung des damaligen Wissenschaftssenators Sinn in den Gründungssenat berufen wurde, war dies alles anders. Es handelte sich zwar wieder um eine

22 G. Albers, Urban development, maintenance and conservation: planning in Germany – values in transition, *Planning Perspectives*, 21 (January 2006), p. 62.

23 Vgl. H. Frank, Eine unendliche Geschichte? Architektur- und Stadtplanungsausbildung in Hamburg, in: D. Schubert (s. A 1), S. 12-15.



Gerd Albers während seines Vortrags »Über den Wandel der Wertmaßstäbe im Städtebau – Blick auf die letzten fünf Jahrzehnte« im Rahmen des Festkolloquiums zur Verleihung der Ehrendoktorwürde durch die HCU Hamburg am 9. Februar 2010; Quelle: *D. Schubert* (s. A 1); Foto: *T. Preisig*.

Neugründung, aber in einer Stadt, in der das so genannte Bauwesen schon an zwei Hochschulen, der Hochschule für Bildende Künste und der Fachhochschule, vertreten war. Und es gab die Kapazitätsverordnung, die jeden Wunsch nach einem zusätzlichen Fachgebiet mit einer Erhöhung der Studentenzahlen beantwortete. Der einschränkenden Vorgaben gab es also viele. Wenn trotzdem ein Forschungsschwerpunkt und ein Studiengang entstanden sind, in denen gern und mit Erfolg studiert, gelehrt und geforscht wurde, so sind die Verdienste, die sich Gerd Albers dabei erworben hat, nicht hoch genug einzuschätzen.

Weit seltener gewürdigt als der Einsatz für eigenständige Studiengänge wird allerdings die Tatsache, dass Gerd Albers neunundzwanzig – neunundzwanzig! – Jahre lang, von 1962 bis 1991, neben seinem Lehrstuhl das Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung geleitet hat, ein Institut, das mit seiner Gründung im Jahr 1960 den Auftrag hatte, praktisch tätigen Stadt- und Regionalplanern eine Weiterbildung zu ermöglichen. Und das bedeutete: 29 Jahre lang zweimal im Jahr, im Frühjahr und Herbst, immer während der Semesterferien, die Vorbereitung und Durchführung von jeweils etwa einem Dutzend Fortbildungskursen, deren Themen und Referenten sorgfältig ausgewählt und die auch sonst fachlich und organisatorisch betreut werden mussten. Auch wenn es hierfür zuverlässige

Mitarbeiter gab, die Einführungsreferate übernahm der Institutsleiter fast immer selbst, ebenso die Leitung der Diskussion. Referenten wie Teilnehmer konnten sich darauf verlassen, dass Gerd Albers immer vorne links in der ersten Reihe saß, den einen oder anderen Akzent setzte, Ergänzungen anregte, Missverständnisse klärte, dafür sorgte, dass Fragen beantwortet wurden, jede, auch die schüchternste Wortmeldung zu ihrem Recht kam und damit auch die Erfahrungen und Kommentare der Teilnehmer in die Schlussfolgerungen eingingen. Aus der Sicht der Referenten wäre dem noch etwas hinzuzufügen, was Tom Sieverts einmal – unter der Überschrift „Der Mentor“ – in einer kleinen Adresse zur Emeritierung hervorgehoben hat, was aber auch mir aus der Seele gesprochen war: dass nämlich die Themen, die uns gestellt wurden, immer überaus sorgfältig durchdacht und ausformuliert waren, immer zum Weiterdenken anregten, zu neuen Erkenntnissen führten.²⁴

ÖFFENTLICHES WIRKEN

Dabei geht es zunächst natürlich um Zahl, Ansehen und Einfluss der „großen“ Ämter, die Gerd Albers, oft über lange Jahre hinweg – und immer neben, aber dem Vernehmen nach nie unter Vernachlässigung seiner Lehrtätigkeit – ausgeübt hat: vom Rektorat der TH München (1965-1968, in schwierigen Zeiten also!) über die Präsidenschaften der Bayerischen Akademie der Schönen Künste (1974-1983) und der International Federation for Housing and Planning (1975-1978) bis zur Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (1985-1991), der er zuvor zehn Jahre lang als Wissenschaftlicher Sekretär gedient hatte. Die Erinnerungen und Berichte aller derer, die in diesen Ämtern unter, besser: mit ihm gearbeitet haben, ob Kanzler, Generalsekretäre, Assistenten oder Sachbearbeiter, sind voll von Respekt, aber auch von großer Sympathie. Sie konnten sich immer auf ihn verlassen, auf seine unbedingte Loyalität, aber auch auf seine Standfestigkeit und seinen Kampfesmut, wenn es um „essentials“ ging. Und sie verraten auch etwas von dem, was überhaupt erst die Wahrnehmung solcher Ämter neben den Tagesgeschäften ermöglicht hat: „Er delegierte, was sich delegieren ließ, und entschied, was unabweisbar er entscheiden musste, auf Antrieb und optimal.“²⁵ – so der Generalsekretär der Bayerischen Akademie der Schönen Künste.

Nicht weniger geht es hier aber auch um die unzähligen Gremien, die Räte und Beiräte, die Fach-, Gutachter und Redaktionsausschüsse, die Kommissionen, Arbeitsgemeinschaften und Arbeitskreise, in denen Gerd Albers mitgewirkt und die er vielfältig geprägt hat, oft als Vorsitzender. Immer galt, dass, wenn Herr Albers den Vorsitz hatte, Initiatoren und Mitglieder davon ausgehen konnten, dass nicht nur die Qualität der Ar-

24 Th. Sieverts, Der Mentor, in: *TU München* (s. A 3), S. 34.

25 K. Schumann, Der Präsident, in: *TU München* (s. A 3), S. 32.

beit gesichert war, sondern auch, dass Termine eingehalten und ein vorzeigbares Produkt abgeliefert werden würden, vorzeigbar auch in dem Sinne, dass Ergebnisse und Empfehlungen knapp und klar formuliert und dabei auch politische und finanzielle Restriktionen zur Sprache gebracht sein würden. Für die Mitglieder kam hinzu, dass die Sitzungen oft sogar mit einem gewissen Lustgewinn verbunden waren. Nicht umsonst ist die kleine Sammlung von Anekdoten, aus der ich eingangs zitiert habe, auf Anregung von Martin Wentz entstanden, der als Initiator des Consiliums „Stadtraum Main“ über zwei Jahre hinweg solche Sitzungen – und die damit verbundenen Arbeitssessen – miterlebt hat. Aber auch wenn in einer Sitzung eine lähmende Flaute drohte oder gar ein Unwetter am Horizont aufstieg, konnten die Teilnehmer sicher sein, dass alsbald eine Dienstvorschrift der kaiserlichen Marine oder eine der Lebensweisheiten von Frau Pumeier Freund und Feind zu neuen Einsichten und Anstrengungen vereinte.

Ich kenne die Begründungen im Einzelnen nicht, könnte mir aber denken, dass es auch und gerade dieses öffentliche Wirken ist, das Herrn Albers die große Zahl seiner Auszeichnungen eingetragen hat. Nennen will ich hier nur – in zeitlicher Reihenfolge – den Bayerischen Verdienstorden, den man ihm, einem Nicht- oder Gerade-erst-Bayern, schon 1969 verliehen hat, die Cornelius-Gurlitt-Gedenkmünze der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (1978), den Fritz-Schumacher-Preis des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg (1983), den Camillo-Sitte-Preis der Technischen Universität Wien (1985), die Leo-von-Klenze-Medaille der Bayerischen Obersten Baubehörde (1998), das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse (1998), von Ehrenmitgliedschaften, in seinem Namen gestifteten Preisen u.ä. gar nicht zu reden; schließlich, wenn auch sicher mehr auf die herausragenden Verdienste um Forschung und Lehre bezogen, die Ehrendoktorate der Universität Karlsruhe (1985) und der Technischen Universität Dortmund (2009).

Mr. Albers: Where do we go from here? Vielleicht sagen Sie uns ja später noch etwas dazu. Ich selbst habe mir aus der „Einführung in die Stadtplanung“ zwei Sätze notiert, die mich bewegt haben und die ich daher gern an den Schluss dieser Laudatio stellen möchte: Im Vorwort sagen Sie, 2008 wie 1988, dass auch auf die Stadtplanung Max Webers Definition von Politik zuträfe, nämlich als „beharrliches Bohren dicker Bretter mit Leidenschaft und Augenmaß“²⁶ – wobei jedem von uns für die Leidenschaft sicher viele Beispiele einfallen würden, für das Augenmaß vielleicht weniger. Woher also nimmt man das Augenmaß? In dem „Ausblick“, mit dem die Einführung schließt, sagen Sie, ebenfalls 2008 wie 1988, im Hinblick auf die Zukunftsperspektiven der Stadtplanung, dass „der Hoffnung, eine dem Menschen optimal angemessene Umwelt [...] schaffen zu können, [...] elementare Wesenszüge des Menschen gegenüberstehen: seine Undeterminiertheit, seine Neugierde, seine Rastlosigkeit“ und dass dies ja offenbar bedeute, „dass die Umwelt und in

26 G. Albers/J. Wékel (s. A 13), S. 7.

ihr die Stadt ein Maximum an Wahlmöglichkeiten bieten, möglichst wenig determiniert, möglichst weitgehend für ihre Benutzer interpretierbar und adaptierbar sein sollte.“²⁷

Meine Damen und Herren: dies wäre jetzt eigentlich auch für eine Laudatio ein sehr schöner Schlusssatz – wenn er nicht am Ende einer Einführung stände, die sich ausdrücklich zur Praxisorientierung bekennt und die uns daher mit der Frage konfrontiert, ob und wie dieses Maximum an Wahlmöglichkeiten durch die Planung zu realisieren sei, und zwar, konkret, durch diese oder jene Nutzungsverteilung, diese oder jene Standortbestimmung, diese oder jene Verkehrsführung. Nun haben wir uns ja inzwischen daran gewöhnt, jede Planung auf ihre finanziellen Implikationen hin zu überprüfen, wir gewöhnen uns gerade daran, sie auf ihre Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen. Warum sollten wir sie also nicht auch daraufhin überprüfen, ob und welche Wahlmöglichkeiten sie den davon Betroffenen versperrt, welche sie ihnen belässt oder welche sie ihnen vielleicht sogar neu eröffnet. Ich meine, auch dies wäre des Schweißes der Edlen wert.

27 Ebda., S. 176.

25 JAHRE STÄDTEBAU IM WIEDERVEREINIGTEN BERLIN

Die Geschichte des Berliner Städtebaus nach dem Fall der Mauer, so scheint es auf den ersten Blick, ist leicht zu erzählen.¹ Die Mauer wurde beseitigt, die Straßen und der öffentliche Nahverkehr wurden wieder verknüpft, die verfallenen Miethausquartiere saniert, die Großsiedlungen nachgebessert, und die alte Mitte, das über Jahrzehnte etwas randständige Zentrum der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, wurde wieder das Gesamtberliner Zentrum. Die Einwohner haben sich seit dem Mauerfall erheblich verändert: 2,9 Mio. Zugezogenen stehen 2,7 Mio. Weggezogene gegenüber. Den Löwenanteil der Neuberliner zog es in die Innenstadt.² Inzwischen sind die räumlichen Narben der Teilung so stark zurückgebildet, dass Besucher der Stadt schon auf die Suche nach den wenigen übrig gebliebenen Zeugnissen der Mauer gehen müssen. War das Zusammenwachsen von Ost- und West-Berlin also ein erfolgreiches städtebauliches Unternehmen? Wie immer gibt es bei genauerem Hinsehen keine einfache Antwort.

Der Städtebau nach dem Fall der Mauer kann, so möchte ich vorschlagen, in vier große Phasen aufgeteilt werden: Die erste Phase (1990-1995) umfasste die Jahre der schier grenzenlosen Euphorie direkt nach der Wiedervereinigung der Stadt, die Jahre der großen Spekulationen, der großen Projekte – vor allem im Zentrum und insbesondere im Bürobau, aber auch im suburbanen Raum. Die zweite Phase (1995-1999) war durch eine Ernüchterung gekennzeichnet, durch die Erfahrung, dass die euphorischen Prognosen der ersten Phase weit überzogen waren. Infolge der Überproduktion von Büroräumen rückte der Wohnungsbau in den Vordergrund, auf dem Papier im Zentrum Berlins, de facto im Umland. Vor allem aber wurden viele Projekte fertig gestellt, die in der ersten Phase

1 Der folgende Text knüpft an frühere Überlegungen an, stellt einige davon in Frage und führt andere weiter. Vgl. vor allem H. Bodenschatz, *Schöner Wohnen im neuen Berlin? Der Wohnungsbau Berlins in der letzten Dekade*, in: *Berliner Festspiele und Architektenkammer Berlin* (Hrsg.), Berlin: offene Stadt. Die Erneuerung seit 1989, Berlin 1999, S. 106-125; H. Bodenschatz, *¿Hermosas viviendas en el nuevo Berlín?*, in: urban 11/2006, S. 94-106; H. Bodenschatz, *Städtebau in Berlin. Schreckbild und Vorbild für Europa*, 2. erw. Aufl. Berlin 2013; Grundlage des Textes war mein Vortrag: *El desarrollo del urbanismo en Berlin después de la caída del Muro*, gehalten mit Vermittlung der Deutschen Botschaft in Bolivien im Goethe-Institut in La Paz am 27.11.2014. Für Kritik und Anregungen danke ich Thomas Bodenschatz und Aljoscha Hofmann.

2 Vgl. Berliner Morgenpost 07.11.2014; hier sind allerdings auch die Umzüge von Berlin in den Speckgürtel erfasst; vgl. weiter *Hertiestiftung*, Die Hertie Berlin Studie 2014.

auf den Weg gebracht worden waren. In der dritten Phase (1999-2006) steigerte sich die Ernüchterung zur Stagnation. Nun begannen die verlorenen Jahre Berlins. Im Zentrum wie im suburbanen Raum schrumpften die Aktivitäten, selbst der Streit um den Berliner Städtebau verstummte. Und es gab – heute kaum mehr vorstellbar – massenhaften Wohnungsleerstand, eine unübersehbare Folge der Überproduktion von Wohnräumen. Um 2006, mit Beginn der vierten Phase, zeigten sich erste Zeichen eines Bevölkerungswachstums wie auch eines wirtschaftlichen Aufschwungs, der aber wegen der Weltfinanzkrise zunächst nur bescheiden war.

Bei der folgenden Darstellung der vier Phasen werde ich mich auf drei Themen konzentrieren, die die großen städtebaulichen Debatten bis heute prägen: den Umbau des Zentrums von Berlin, die Weichenstellungen in der Wohnungspolitik und die Umsetzung der großen Verkehrsinfrastrukturprojekte.

1. ERSTE PHASE (1990-1995): JAHRE DER EUPHORIE

Als am 9. November 1989 die Mauer zwischen Ost- und West-Berlin fiel, war keiner darauf vorbereitet. Kein Politiker, kein Planer, auch kein Wissenschaftler. Es gab daher auch kein städtebauliches Programm für ein neues, vereinigtes Berlin. Schon im Laufe des Jahres 1990 wurde die Zusammenarbeit zwischen Ost- und West-Berlin forciert, und am 3. Oktober 1990 wurde die Vereinigung der Stadt vollzogen. Das hieß praktisch: Die West-Berliner Politik und Verwaltung übernahmen Ost-Berlin. Zu diesem Zeitpunkt war aber noch keineswegs sicher, ob Berlin auch wirklich Hauptstadt werden würde. Erst am 20. Juni 1991 fiel mit äußerst knapper Mehrheit die Entscheidung im Deutschen Bundestag zugunsten von Berlin und zuungunsten von Bonn, der provisorischen Hauptstadt West-Deutschlands. Für Berlin entfielen 337 Stimmen³ von insgesamt 659 Stimmen.⁴

Mit der Vereinigung der Stadt änderten sich die Rahmenbedingungen des Berliner Städtebaus: Die meisten Arbeitsplätze im industriellen Sektor gingen verloren. Neue Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor waren zum Greifen nahe. Berlin schien – so war damals die Einschätzung – innerhalb weniger Jahre den Rang von Paris und London erreichen zu können. Der bevorzugte Standort der neuen Investitionen war das historische Berliner Zentrum, das ehemalige Zentrum Ost-Berlins. Dort boten sich ausgezeichnete Startbedingungen: Der Städtebau der DDR und die Berliner Mauer hatten zahlreiche freie Flächen hinterlassen, und viele vorhandene Gebäude mussten einer neuen Nutzung zugeführt werden, da sie vorher Institutionen der DDR beherbergt hatten. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit wie der Fachöffentlichkeit konzentrierte sich auf das alte und zugleich neue Zentrum.

3 Später auf 338 Stimmen korrigiert.

4 H. J. Küsters, Der Bonn/Berlin-Beschluss vom 20. Juni 1991 und seine Folgen, in: www.kas.de/upload/ACDP/HPM/HPM_19_12/Kuesters_Bonn-Berlin-Beschluss.pdf [29.01.2015].

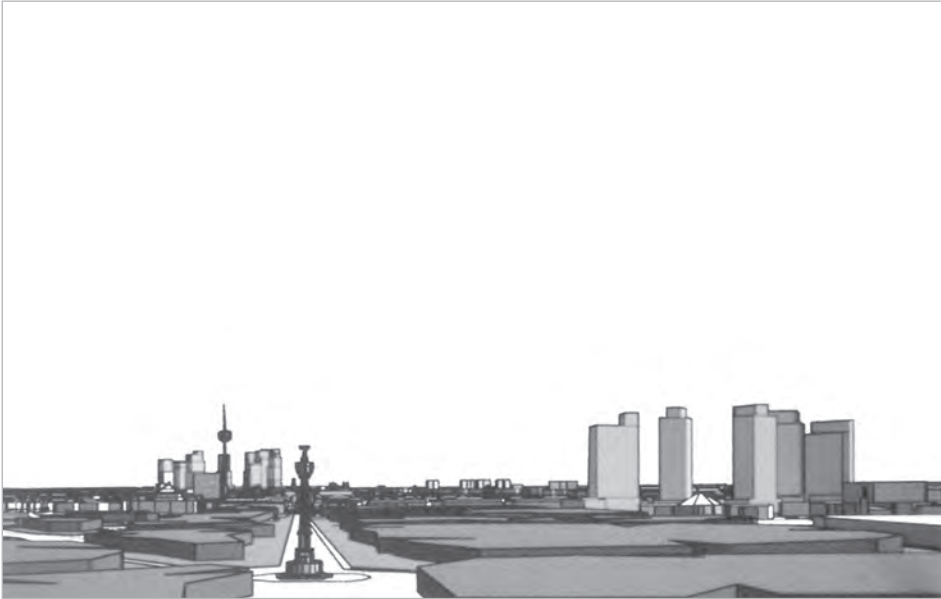


Abb. 1: Hans Kollhoff: Vorschlag für Hochhauscluster am Potsdamer Platz und Alexanderplatz, 1991; Quelle: V. M. Lampugnani/M. Mönninger (Hrsg.), *Berlin morgen*, Stuttgart 1991, S. 135.

Die erste Phase begann mit einer großen Unsicherheit: In welcher städtebaulichen Form sollte der Umbau Berlins nach der Wiedervereinigung der Stadt vollzogen werden? Ausländische Stararchitekten boten ihre Hilfe an und schlugen zur Jahreswende 1990/91 spektakuläre Mega-Projekte vor, die der besonderen Situation des neuen Berlin wenig Rechnung trugen. Ein Beispiel hierfür war das Projekt von Herzog & de Meuron/Zaugg, das vier neue riesige Hochhausscheiben vorsah. Solche Projekte trafen allerdings auf entschiedenen Widerstand der Führungsriege des neuen Berlin, die im Wesentlichen die Führungsriege von West-Berlin der 1980er Jahre war. Im Frühjahr 1991 war nach der Berufung von Hans Stimmann zum Senatsbaudirektor die personelle Konstellation des Neuen Berlin gefestigt. Nach einer kurzen Phase der Suche einigten sich die Berliner Stadtpolitiker auf ein städtebauliches Konzept, das bereits in den 1980er Jahren im Rahmen der Internationalen Bauausstellung in West-Berlin populär geworden war: die so genannte kritische Rekonstruktion des Stadtgrundrisses. Das bedeutete: Die städtebauliche Struktur vor dem Ersten Weltkrieg wurde als Vorbild für die postindustrielle Stadt deklariert, die so genannte „Europäische Stadt“ wurde in Abgrenzung zur US-amerikanischen Stadt zum Leitbild erhoben, und mit ihr städtebauliche Elemente wie Korridorstraße, von Gebäuden gefasste Plätze und geschlossene Baublöcke.

Das Ringen um die städtebauliche Struktur des Quartiers Potsdamer Platz eröffnete 1990 die erste – euphorische – Phase des Gesamtberliner Städtebaus. In einem äußerst

umstrittenen Wettbewerb wurde 1991 der Entwurf des Architekturbüros Hilmer und Sattler mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Das seit 1993 in veränderter Form realisierte Projekt verdeutlichte die erwünschten Prinzipien der „Europäischen Stadt“ aber noch keineswegs in klarer Form. Die öffentlichen Räume waren zum Teil sehr introvertiert, und die stadträumliche Vernetzung der Teilprojekte war nicht sehr überzeugend, die Gebäudehöhe entsprach noch nicht der „Berliner Traufhöhe“. Der harte Streit um den Potsdamer Platz, in dem sich das Leitbild der „Europäischen Stadt“ zumindest auf dem Papier durchsetzen konnte, zeigte erst bei den folgenden Großprojekten deutlichere Wirkung.

Bereits während des Streits um das Quartier Potsdamer Platz deutete sich eine Art Kompromiss zwischen den Vertretern der Europäischen Stadt und ihren Gegnern an. Unter den vielen Vorschlägen für den Umbau des Zentrums fand sich Anfang 1991 ein Beitrag des Architekten Hans Kollhoff, der sofort große Aufmerksamkeit auf sich zog. Kollhoff schlug vor, an städtebaulich begründeten Orten des Zentrums Hochhauscluster zuzulassen, während das übrige Zentrum strikt nach den Prinzipien der Europäischen Stadt rekonstruiert werden sollte, also mit einer Höhenbegrenzung von 22 Metern im Falle Berlins. Die beiden möglichen Hochhaus-Orte waren nach Meinung von Kollhoff der Alexanderplatz und der Potsdamer Platz, zwei berühmte Orte des Zentrums, die zugleich die Eingänge in das Berliner Zentrum von Osten bzw. von Westen markierten. Auf Druck des Berliner Bausenators wurde bald noch ein dritter Ort für mögliche Hochhäuser ins Gespräch gebracht, der Breitscheidplatz, die so genannte City West, das ehemalige Zentrum von West-Berlin. Damit waren drei Hochhausstandorte eingegrenzt, die niemals planerisch entschieden wurden, bis weit in das neue Jahrtausend hinein jedoch inoffiziell durch Politik und Verwaltung anerkannt waren. Hans Kollhoff selbst setzte sich aktiv für die Realisierung einer solchen Lösung ein. Er entwarf eines der Hochhäuser am Potsdamer Platz. Und er schlug 1993 im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs für den Umbau des Alexanderplatzes ein umstrittenes Hochhauscluster vor, das mit einem ersten Preis ausgezeichnet wurde, bis heute aber nicht realisiert worden ist.

Am Pariser Platz wurde dagegen durchexerziert, was die kritische Rekonstruktion des Stadtgrundrisses bedeutete. Heute kann sich kaum mehr einer vorstellen, dass es nach dem Fall der Mauer überhaupt keinen Platz an dieser Stelle gab. Das Ergebnis der Politik der kritischen Rekonstruktion kann sich sehen lassen: Neben dem Pariser Platz wurde der Hausvogteiplatz reanimiert, die Friedrichstraße erlebte eine Renaissance, und selbst die westliche Leipziger Straße ist wieder eine Stadtstraße geworden. Das Hauptaktionsfeld der Politik der kritischen Rekonstruktion des Stadtgrundrisses lag aber woanders, in der barocken Spandauer Vorstadt, die eine kaum glaubliche Auferstehung erfuhr – der vielleicht größte Erfolg der Berliner Zentrums politik.

Jenseits der Auseinandersetzungen um die großen Projekte im Berliner Zentrum, die die Öffentlichkeit bewegten, standen die anderen städtebaulichen Maßnahmen, die Berlin nach der Vereinigung tief greifend veränderten. Die öffentliche Hand investierte erhebliche Mittel in die Erneuerung der stadttechnischen Infrastruktur, ein Prozess, der

noch heute andauert. Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur musste den Bedürfnissen der wiedervereinigten Stadt angepasst werden – nicht nur im Zentrum. Das betraf vor allem die Systeme der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn. Von außerordentlicher Bedeutung war 1992 der Beschluss, das Eisenbahnsystem Berlins neu zu ordnen, ein Projekt, das bereits 100 Jahre alt war.

Ziel war es, nun endlich eine Nord-Süd-Verbindung zu schaffen und im Nordwesten des Zentrums einen Hauptbahnhof zu bauen. Das System der vielen Sackbahnhöfe, die durch einen Ring nicht wirklich vernetzt wurden, sollte durch ein vereinfachtes Netzsystem ersetzt werden, das „Pilzkonzept“ genannt wurde. Dieses System erforderte den Neubau und Umbau mehrere Bahnhöfe. Die Bauaktivitäten setzten bald ein, allerdings ohne zugleich die Frage der städtebaulichen Vermittlung der neuen Bahnhöfe mit der Stadt zu thematisieren. Das Pilzkonzept implizierte vor allem den Bau von zwei großen neuen Bahnhöfen: des Hauptbahnhofs und des Bahnhofes Südkreuz, des zweitwichtigsten Bahnhofs Berlins. Bereits 1992 entworfen, ließ die Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs allerdings noch lange auf sich warten – 14 Jahre!

Die Entscheidung, Berlin zur Hauptstadt des vereinten Deutschlands zu machen, setzte die Frage der Verortung der Hauptstadtfunktionen in der Stadt 1991 auf die Tagesordnung – eine schwierige Frage, die im Detail zu zahlreichen Konflikten führte. Sichtbarstes Ergebnis der Auseinandersetzungen war der Bau des so genannten „Band des Bundes“, das den Spreebogen von West nach Ost querte. Dieses Band umfasste die Einrichtungen des Deutschen Bundestages und das Bundeskanzleramt. Ebenso Teil des Regierungsviertels im Spreebogen war der erneuerte Reichstag, der als Ergebnis heftiger politischer Konflikte nach veränderten Plänen von Norman Foster aus dem Jahre 1995 eine Glaskuppel erhielt – ein populäres Symbol des Neuen Berlin. Die Bauten des Regierungsviertels wurden in der ersten Phase auf den Weg gebracht, werden aber heute erst fertig gestellt.

Außerhalb des Zentrums rückte die Wohnungspolitik in den Vordergrund des Städtebaus – die Sanierung der Altbauten in der Innenstadt, die Konsolidierung der Großsiedlungen am Stadtrand und der Bau neuer Wohnquartiere. Grundlage der nach 1989 eingeleiteten Wohnungspolitik war die Prognose eines überbordenden Bevölkerungswachstums – eine trügerische Botschaft der ersten Jahre für das wiedervereinigte Ber-

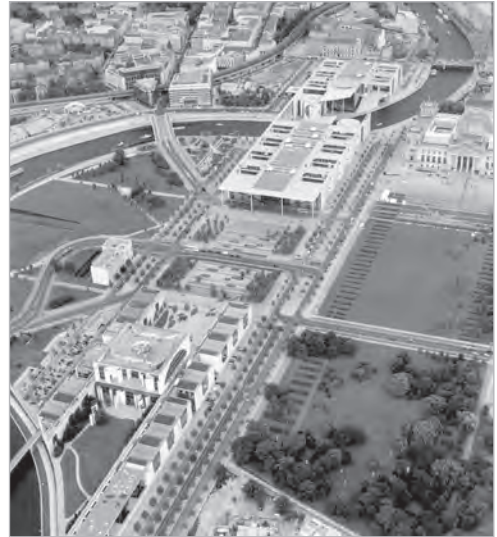


Abb. 2: Band des Bundes, 2009; Foto: Ph. Meuser.

lin. Und nahezu alle ließen sich von diesen Prognosen verführen. Hanno Klein, ein führender Mitarbeiter der Senatsbauverwaltung, verwies im Jahre 1991 auf eine Studie, die – seiner Meinung nach „viel zu vorsichtig“ – von 800.000 bis 1,6 Mio. Menschen Zuwachs in Berlin bis zum Jahr 2010 sprach. Das bedeutete „400.000 bis 800.000 Wohneinheiten, die neu geschaffen werden müssen“, darunter „überproportional“ viele „qualitativ sehr hochwertige Wohnungen“ für Spitzenverdiener, da ein massenhafter Zuzug wohlhabender Bürger aus den alten Bundesländern erwartet wurde.⁵ Es gelang, ein spekulatives Zahlenwerk in die Welt zu setzen, das völlig überzogen war und den Berliner Wohnungsbau über Jahre in die Irre leitete.

In der Innenstadt wurden die in den 1980er Jahren in West-Berlin durchgesetzten Prinzipien der behutsamen Stadterneuerung nun auch auf die vernachlässigten Ost-Berliner Miethausviertel angewandt – wenngleich mit reduzierten öffentlichen und größeren privaten Investitionen. Als Ergebnis dieser Erneuerungspolitik entstanden attraktive Wohnlagen etwa im Stadtviertel Prenzlauer Berg. Allerdings veränderte sich mit den steigenden Mieten auch dessen Bewohnerschaft. Die Ost-Berliner Groß-Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus wurden ebenfalls mit öffentlichen Mitteln nachgebessert. Das bedeutete konkret: bauliche Verbesserungen an den Plattenbauten, Bau zusätzlicher Infrastruktur und Attraktivierung der öffentlichen Räume. Das spektakulärste Projekt war der 1990 geplante und partiell realisierte Bau des noch fehlenden Zentrums in der Groß-Siedlung Hellersdorf.

Ein weiteres großes Thema war die Revitalisierung von Brachflächen. Die prominenteste davon war zweifellos der östliche Spreeraum zwischen Jannowitzbrücke und Eisenbrücke. Hier sah es zunächst sehr gut aus: Der Senat lobte 1992 einen Wettbewerb aus, und der Wettbewerbsgewinner, das Büro Hemprich/Tophoff, legte 1994 einen insgesamt verträglichen städtebaulichen Rahmenplan vor. Doch von diesem Plan blieb, so zeigte sich später, kaum mehr etwas übrig.

Vor allem stellte der Berliner Senat schnell die planerischen Weichen für einen neuen Massenwohnungsbau an der städtischen Peripherie. Finanziell wurde dieser Massenwohnungsbau durch üppige Steuerabschreibungsmöglichkeiten massiv gefördert: Nicht Eigennutzer, sondern Kapitalanleger ließen sich so mobilisieren. Neben den planerischen und steuerlichen Voraussetzungen wurde auch das „Leitbild“ konkretisiert, das dem Massenwohnungsbau Form geben sollte: die „Vorstadt“. Eine Vorstadt, so der damalige Senatsbaudirektor Hans Stimmann 1993, „zeichnet sich durch eine differenzierte soziale Mischung und eine entsprechende Nutzungsmischung aus“. Sie soll „eine eigene inhaltliche Identität bekommen, die einen Bezug zu den historischen Spuren und Nutzungen der jeweiligen Ortslagen herstellt“. „Die Vorstädte werden nach einem traditionellen städte-

5 H. Klein, Anmerkungen zu Berlins neuem Weg, in: *Berlinische Galerie e.V.* (Hrsg.): Berlin heute. Projekte für das neue Berlin, Berlin 1991.



Abb. 3: Karow-Nord, eine neue „Vorstadt“ am Rande Berlins, geplant seit 1992; Quelle: *Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen* (Hrsg.), *Stadt Haus Wohnung*, Berlin 1995, S. 293.

baulichen Muster entworfen. Hauptelemente sind eindeutig gestaltete Straßen und Plätze als Grundgerüst für Identität und Orientierung.“ „Das Bild der neuen Vorstädte sollte vor allem im öffentlichen Bereich durch intensive Baumpflanzungen, Parkanlagen, Spielplätze und Sportflächen gekennzeichnet und geprägt werden.“⁶

Mit dem Leitbild der relativ verdichteten Vorstadt sollte den Alternativen der städtebaulichen Moderne – den Siedlungen der 1920er, 1950er und 1960er Jahre – eine klare Absage erteilt werden. Ziel war eine Rückkehr zu den Prinzipien des aufgeklärten bürgerlichen Massenwohnungsbaus der Kaiserzeit. Die erwünschte soziale Mischung sollte durch eine Differenzierung der Förderung erreicht werden: Ein Drittel der Wohnungen sollten als klassischer sozialer Wohnungsbau für „breite Schichten des Volkes“ gebaut werden, ein weiteres Drittel mit einer Förderung, die höhere, aber immer noch subventionierte Preise bedeutete, und schließlich ein Drittel ohne Förderung mit entsprechenden Spitzenpreisen.

Nicht nur die Prinzipien des „Leitbilds Vorstadt“ wurden 1993 präsentiert, auch das Referenzmodell einer solchen Vorstadt: Karow-Nord. Im Nordosten von Berlin, nahe dem Autobahnring, schienen die Prinzipien der Vorstadt Wirklichkeit zu werden. Auf knapp

6 H. Stimmann, Leitbild Vorstadt, in: FOYER Juni 1993.

100 Hektar wurde nach Plänen der kalifornischen Architekten Moore/Rubel/Yudell der Bau einer „Berliner Vorstadt“ durch gemeinsame Anstrengungen des Bezirks, des Landes Berlins und der Investoren rasch vorbereitet und begonnen. Es entstanden von 1994 bis 1997 etwa 5.000 Wohnungen für 15.000 Menschen, davon 1.940 Wohnungen im klassischen sozialen Wohnungsbau und knapp 800 Reihenhäuser und Eigentumswohnungen. Die neuen Bewohner der Modellvorstadt sind überwiegend „Plattenflüchter“, also wohlhabende Bürger, die aus den Großsiedlungen der DDR-Zeit wegziehen wollten. Das Ziel, auch Arbeitsplätze zu schaffen, konnte jedoch nicht in dem erhofften Maße erreicht werden. Karow-Nord, inzwischen aus Image-Gründen zu „Neu-Karow“ mutiert, galt als das größte weitgehend private Bauvorhaben in den neuen Bundesländern.

Aber nicht nur „Vorstädte“ wurden auf den Weg gebracht, sondern auch zahlreiche kleinere Projekte im Bestand: in Zwischenbrachen der Peripherie, auf ehemaligen Gewerbe-, Militär- und anderen Flächen, auf Lücken in der Innenstadt und – dies war besonders spektakulär – auch im historischen Zentrum von Berlin. Ausgehend von einer Kritik der monofunktionalen Struktur der Großstadtzentren setzte der Berliner Senat durch, dass bei allen Großprojekten in der Berliner Mitte auch ein Mindestanteil an neuen Wohnungen geschaffen werden müsse – nämlich 20 Prozent der neu gebauten Flächen. Das Ergebnis dieser Auflagen war ein neuer Typ von Luxuswohnungen: im oberen Bereich von Büro-/Geschäftsbauten oder in einem Sonderabschnitt eines neuen Büro-/Geschäftsblocks. All diese Wohnungen im Zentrum, im Bestand und den neuen „Vorstädten“ zielten perspektivisch nur auf eine Klientel: den wohlhabenden Stadtbürger.

Der neue Wohnungsbau beschränkte sich jedoch nicht auf Berlin. Bis 1989 hatte die geteilte Stadt ja eine einmalige Sondersituation: Es gab keinen „Speckgürtel“ aus breiarartigen Einfamilienhausgebieten der Nachkriegszeit wie in anderen Städten Westeuropas. Diese von Fachleuten durchaus als „Vorteil“ eingeschätzten Verhältnisse gerieten nach dem Fall der Mauer sofort ins Wanken. Statt aus den Fehlern anderer Städte zu lernen, feierten diese eine Wiedergeburt, denn sie entsprachen den Interessen der Umlandgemeinden, der Investoren und einem Teil der einkommensstarken West-Berliner Bürger, die sich im Umland ein Einfamilienhaus zu einem günstigen Preis kaufen wollten. Neue Wohnungen in den Umlandgemeinden drängten seit 1993 verstärkt auf den Markt. Der Bau zahlreicher neuer Wohnsiedlungen im Umland sollte der Stadt Berlin Konkurrenz, sollte den erwarteten Neuberlinern wie zahlreichen besser verdienenden Altberlinern ein verführerisches Angebot machen.

2. ZWEITE PHASE (1995-1999): JAHRE DER ERNÜCHTERUNG

Der Übergang zur zweiten Phase wurde durch ein Ereignis markiert, das auf den ersten Blick wenig mit Städtebau zu tun hat: die Vergabe der Olympischen Spiele des Jahres 2000 am 23. September 1993 an Sydney in Australien. Berlin hatte damals große Hoffnungen auf den ersten Platz. Die bittere Niederlage verdeutlichte, dass Berlin nach der

Vereinigung nicht mehr auf ein besonderes internationales Interesse und auf internationale Unterstützung hoffen konnte. Sie zeigte aber auch exemplarisch, dass die Zukunftserwartungen völlig überzogen waren. Die Euphorie der ersten Jahre wich einer Ernüchterung, die auch auf den Immobilienmarkt durchschlug: Nun wurde sichtbar, dass zuviel geplant und schließlich produziert worden war, insbesondere zuviel Büroraum, aber auch bald zu viel Wohnraum.

Aber erst nach der Berliner Wahl im Herbst 1995 und der damit verbundenen Umstrukturierung des Senats zeigten sich Ansätze einer Neuorientierung der Städtebau- und Wohnungspolitik. Diese wurde allerdings vor allem durch die sich dramatisch zuspitzende Haushaltskrise des Landes Berlin erzwungen. Selbst eine sozial orientierte Subventionierung des Mietwohnungsneubaus schien nun nicht mehr möglich. Die wenigen Fördermittel wollte die neu aufgelegte große Koalition aus CDU und SPD jetzt auf „Eigentumsmaßnahmen“ konzentrieren.

Im Sommer 1997 wurde mit großen Worten der „Paradigmenwechsel“ in der Wohnungspolitik offiziell verkündet: die „Eigentumsstrategie Berlin 2000“. Die neue Politik, so wurde betont, bedeute auch den „Abschied von der Mieterstadt“. Damit war die Marschrichtung geklärt: weg vom Mietwohnungsbau, hin zum Eigentumswohnungsbau. Bis zum Jahr 2000, so das ehrgeizige Ziel, sollte sich die Quote der Eigentümerhaushalte in Berlin von 8 auf 16 Prozent verdoppeln. Das bedeutete 150.000 neue Eigentümer, die der damalige Bausenator „in den nächsten Jahren“ erreichen wollte! Erreicht werden sollte dieses Ziel jeweils zu einem Drittel durch Umwandlung von Mietwohnungen, durch den Neubau von Eigentumswohnungen und durch den Neubau von Eigenheimen.

Die offizielle Begründung für die Umverteilung der reduzierten Fördermittel zugunsten von Eigentumsmaßnahmen war relativ schlicht: Berlin habe im Vergleich zu westdeutschen Großstädten Nachholbedarf. So wurden immer wieder folgende Zahlen beschworen: Der Anteil der vom Eigentümer selbst genutzten Wohnungen betrug 1993 in Berlin etwa 8 Prozent, in Hamburg dagegen knapp 17 und in München über 20 Prozent. Allerdings wurde das Berliner Nachfragepotential für Eigentumswohnungen bzw. Eigenheime seitens des Senats überschätzt.

Die Folgen des wohnungspolitischen Kurswechsels waren gravierend: Der Umfang des Wohnungsbaus insgesamt wurde gedrosselt; zahlreiche Projekte mussten „gestreckt“ oder zunächst aufgegeben werden. Es wurde verkündet, dass bis zum Jahr 2001 jährlich 3.000 Eigentumsmaßnahmen gefördert werden sollten, während die Förderung von Mietwohnungen schrittweise „heruntergefahren“ wurde. Das hieß auch, dass manche Kleingärten und Bauflächen, die für den Mietwohnungsbau vorgesehen waren, nun für Eigenheim-Reihenhäuser genutzt wurden. Der soziale Wohnungsbau wurde ab 1998 faktisch eingestellt. Das bedeutete, dass auch die angestrebte „soziale Mischung“ aufgegeben wurde. Das Ende des sozialen Wohnungsbaus alten Typs war nun nicht unbedingt beklagenswert, war er doch auch eine „Orgie der Verschwendung und Staatsausplünderung

[...], die zu den heutigen Finanzkrisen in Bonn und Berlin kräftig beigetragen hat⁷⁷. Denn vom „sozialen“ Wohnungsbau „verdienten Initiatoren, Anleger, Baufirmen und Banken. Daß die Förderung auch zu Sozialmietern sozial war, ist eher ein Nebeneffekt.“⁷⁸ Doch es war nicht die Einsicht in diese Probleme, die zur Abkehr vom sozialen Wohnungsbau alten Typs führte. Ergebnis war auch nicht eine sachbezogene Reform des sozialen Wohnungsbaus, sondern seine schlichte Einstellung.

Der Kurswechsel erforderte schließlich eine Änderung der räumlichen Prioritäten. Wo sollte der Schwerpunkt der Eigentumsmaßnahmen sein, am Stadtrand oder in der Innenstadt? Bereits gegen Ende 1996 wurde durch den nunmehrigen Staatssekretär der Stadtentwicklungsverwaltung Hans Stimmann verkündet, dass das von ihm selbst entwickelte Leitbild der „Vorstadt“ nicht mehr angemessen sei. Aber nicht wegen seiner gestalterischen Form, sondern wegen seiner suburbanen Orientierung. Dagegen müsse jetzt mit allen Mitteln versucht werden, die Mittelschichten in der Innenstadt zu halten – durch attraktive Angebote vor allem auch auf den großen, noch un bebauten Flächen des historischen Zentrums. Innenentwicklung also statt Außenentwicklung. Wichtigstes Instrument dieser Strategie war das „Planwerk Innenstadt Berlin“. Dieses wollte mögliche Bauflächen für neues, subventioniertes Wohneigentum in die Diskussion bringen, die den „Stadtbürger“ von der Stadtflucht abhalten sollten. „Unsere Leitlinie“, so Stadtentwicklungssenator Strieder, „lautet also: kein breiiger Siedlungsbau im Umland, sondern Wohnungsbau in der Innenstadt. Dies wird umso notwendiger, als sich gezeigt hat, dass Berlin mit der Bebauung seiner wertvollen Randgrünflächen nicht mit Brandenburg konkurrieren kann. Mit diesen Maßnahmen wollen wir eine Suburbanisierung verhindern.“⁷⁹

All diese Überlegungen kulminierten im Planwerk Innenstadt Berlin, das 1996 vorgestellt und 1999 durch das Berliner Abgeordnetenhaus verabschiedet wurde. Es orientierte sich am Konzept der kritischen Rekonstruktion des Stadtgrundrisses, allerdings in einer radikalen Zuspitzung, die zahlreiche Proteste und Kritik zur Folge hatte. Es reduzierte die Flächen für den Autoverkehr, überformte die Produkte des Städtebaus der Moderne und erschloss die so neu gewonnenen Flächen auf dem Papier für einen mittelschichtorientierten Wohnungsbau. Das Planwerk Innenstadt zog damit in einem gewissen Maße die Konsequenz aus den illusionären Wachstumsträumen der frühen 1990er Jahre: Die großen Leerflächen des Zentrums, das war die Botschaft, könnten in absehbarer Zeit nicht mit tertiären Flächen vollgebaut werden, also mit Büroflächen, Hotelflächen, Einzelhandelsflächen. Stattdessen sollten Wohnungen für Besserverdienende gebaut werden. Die damaligen Jahre wurden stark durch unzählige Debatten und Modi-

77 R. Stimpel, „Mein Gott, was für eine Geldverschwendung“. Einige klärende Worte zur Finanzierung sozialer Wohnungsbauprojekte, in: *Bauwelt* 29/1997, S. 1628.

78 Ebda.

79 P. Strieder, *Belebte Mitte. Innerstädtisches Wohnen und verkehrsgerechte Mobilität*, in: *STADTFORUM* Mai 1997, S. 5.

fizierungen des Planwerks geprägt, gebaut wurde aber nach den Vorschlägen des Planwerks damals kein einziges größeres Projekt. Das lag weniger am Planwerk, sondern an der Zurückhaltung der privaten Investoren angesichts der Überproduktion von Wohnungen im Groß-Raum Berlin.

Im Gegensatz zur Absicht der von einem SPD-Senator repräsentierten Stadtentwicklungsverwaltung, das Wohnen in der Innenstadt zu fördern, versuchte die von CDU-Senator Jürgen Klemann repräsentierte Bauverwaltung, das Wohnen am Stadtrand in Einfamilienhäusern zu fördern. Die Eigentumsstrategie wurde in einer solchen Optik vorrangig als Eigenheiminitiative interpretiert. Aber der Blick auf die Konkurrenz zwischen Bau- und Stadtentwicklungssenator, zwischen Innenentwicklung und Außenentwicklung innerhalb der Grenzen Berlins ist nicht hinreichend. Was in großem Umfang gegen den Willen beider Senatoren neu gebaut wurde, waren neue Wohnungen im Umland von Berlin, außerhalb der Stadtgrenzen. Die Umlandkommunen forcierten den Bau neuer Wohnanlagen vor allem im Niedrigpreissektor für Einfamilienhäuser und öffneten damit der Zersiedelung Tür und Tor. Der Vorteil der Umlandgemeinden in der Konkurrenz mit Berlin war offensichtlich: Dort kostete der Quadratmeter erschlossenes Bauland oft nur die Hälfte dessen, was in Berlin verlangt wurde. Die Umlandgemeinden wie das Land Brandenburg scheuten keine Mühen, diesen Vorteil zu nutzen: „Berlin ist von Wohnungsangeboten umzingelt.“¹⁰

Zwischen 1991 und 2000 wurden in Berlin etwa 150.000 neue Wohnungen errichtet, davon 91 Prozent in der inneren Stadt und nur 9 Prozent im äußeren Stadtraum (etwa in den neuen Vorstädten).¹¹ Im Jahre 1997 wurde mit rund 56.000 Wohnungen der Höhepunkt des Wohnungsneubaus im Großraum Berlin erreicht. In dieser Zeit verstärkten sich die Bemühungen um eine Begrenzung der Zersiedelung der Landschaft um Berlin, die seit 1996 von einer gemeinsamen Planungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg unternommen wurden. Denn der Massenproduktion neuer Wohnungen stand kei-

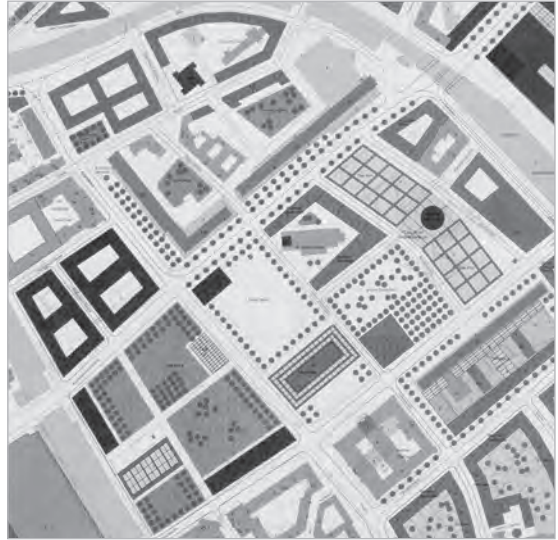


Abb. 4: Planwerk Innenstadt Berlin: Vorschlag zur Neugestaltung des historischen Zentrums, 1997; Quelle: *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*.

10 T. H. Schwarz, Verlockender Stadtrand, in: FOYER September 1997, S. 15.

11 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*, Stadtentwicklungskonzept – Berlin 2020. Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze, Berlin 9. März 2004, S. 44.

nerlei Zuwachs an Einwohnern gegenüber. „Die Wachstumserwartungen für die Region, über die Anfang der 1990er Jahre ein breiter Konsens bestand, haben sich als unrealistisch hoch erwiesen.“¹² Seit 1990 hatte sich die Bewohnerzahl Berlins kaum verändert. Die Einwohnerzahl der Berliner Metropolregion nahm um nur rd. 150.000 Einwohner in den Jahren zwischen 1989 und 2002 zu. Immerhin hatte sich der 1993 einsetzende Suburbanisierungsschub seit 1998 wieder verlangsamt. Bis heute gibt es keine vergleichbare suburbane Zersiedelung wie in anderen Großstädten Europas.

Jenseits aller Debatten, konkurrierenden Praktiken und Enttäuschungen müssen noch zwei Ereignisse von außerordentlicher städtebaupolitischer Bedeutung hervorgehoben werden, die in diese Phase fielen: Im Jahr 1996 wurde beschlossen, im Südosten Berlins, in Schönefeld, einen neuen Großflughafen zu bauen. Und 1999 zogen große Teile der Bundesregierung und das Bundesparlament von Bonn nach Berlin. Berlin wurde nun auch de facto die Hauptstadt Deutschlands.

3. DRITTE PHASE: JAHRE DER STAGNATION (1999-2006)

Nach 1999 war es auch mit den heftigen Papierstreitdebatten über das Planwerk Innenstadt Berlin vorbei. Lethargie breitete sich aus. Was noch gebaut wurde, waren hauptsächlich Großprojekte, die bereits in der ersten Phase begonnen wurden, darunter Bauten der Verkehrsinfrastruktur, vor allem der zur Fußballweltmeisterschaft 2006 eröffnete Hauptbahnhof. Großprojekte im Zentrum, deren Bau noch nicht begonnen hatte, wurden weiter zurückgestellt – so das Quartier Alexanderplatz und das Quartier um den neuen Hauptbahnhof. Im Zentrum wurde es immer ruhiger. Lediglich der vom Bundestag 2003 beschlossene Abriss des Palasts der Republik ließ den Konflikt um die Gestaltung der Mitte noch einmal aufflammen.

Zur Jahrtausendwende war es an der Wohnungsfront noch sehr ruhig. 2002 wurde der Leerstand von „vermietbaren Wohnungen“ in Berlin auf rund 120.000 geschätzt. „Der Leerstand konzentriert sich schwerpunktmäßig auf unsanierte Bestände in Altbauquartieren und in den Großsiedlungen des ‚Komplexen Wohnungsbaus‘ im Ostteil Berlins.“¹³ Trotz dieses für die Mittelschichten höchst entspannten, komfortablen Wohnungsmarktes war bereits abzusehen, dass angesichts des politisch geförderten Schwunds preiswerten Wohnraums diese Ruhe nicht von Dauer war. Problematisch waren der Verkauf von landeseigenen Wohnungen und der Wegfall von Sozialbindungen. In die gleiche Richtung wirkten die 1998 realisierte Lockerung des Verbots der Zweckentfremdung, das heißt der Umnutzung von (zumeist billigem) Wohnraum in Gewerberaum, weiter die seit 1992 boomende und nunmehr auf eine Rekordmarke gestiegene Umwandlung von

12 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* 2004 (s. A 11), S. 33.

13 *Ebda.*, S. 46.

Miet- in Eigentumswohnungen und die Einstellung des sozialen Wohnungsbaus überhaupt. Zusätzlicher Billigwohnraum entfiel durch Mieterhöhungen im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen. Mit der politisch gewollten und angesichts der wohnungspolitischen Perspektiven eigentlich zu hinterfragenden weiteren Veräußerung landeseigener Wohnungsbaugesellschaften kamen weitere Risiken hinzu. Diese ganze Entwicklung wog umso schwerer, als der Einkommensdurchschnitt in Berlin deutlich niedriger ist als etwa in Hamburg und München. Das erklärt auch die niedrige Eigentumsquote in Berlin. Vor diesem Hintergrund waren fast die Hälfte der Berliner Miethaushalte (755.000) „auf das Marktsegment der preiswerten Wohnungen angewiesen“¹⁴.

4. VIERTE PHASE: AUF DER SUCHE NACH DEM NEUEN BERLIN (SEIT 2006)

Um 2006 endeten die Jahre der Stagnation. Langsam, gebremst durch die Weltfinanzkrise, nahm die wirtschaftliche Entwicklung Fahrt auf, die Einwohnerzahlen tendierten nach oben, die Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau besserten sich. Zugleich verstärkte sich der Trend zur sozialräumlichen Spaltung der Stadtregion. Im Frühjahr 2007 übernahm Regula Lüscher das Amt der Senatsbaudirektion. Ende 2007 verkündete Oberbürgermeister Klaus Wowereit ein großes Ziel: „Berlin muss Zentrum Europas werden.“¹⁵ Nun begann eine neue Phase, die durch größere Aktivitäten des privaten Sektors besonders im innerstädtischen Wohnungsbau gekennzeichnet war, während die Steuerungskraft der öffentlichen Hand außerordentlich erlahmte. Die wenigen Pläne schrumpften zu Angeboten an erhoffte private Investoren, für eigene öffentliche Projekte fehlten nicht nur Gelder, sondern auch Visionen.

Hintergrund des tief greifenden strukturellen Wandels in der Berliner Stadtregion waren nicht zuletzt die Großprojekte der Verkehrsinfrastruktur, die langsam wieder Bewegung in den Berliner Städtebau brachten: der Bau der neuen Bahnhöfe und der Bau des neuen Flughafens. Der Hauptbahnhof wie der Bahnhof Südkreuz, beide 2006 eröffnet, markierten neue, gewichtige Orte in der Stadt. Sie waren Motoren des Städtebaus, aber auch der Veränderung der räumlichen Hierarchien im Großraum Berlin.

Das gilt natürlich noch weit mehr für die Flughäfen. Das wichtigste städtebauliche Großprojekt in der Stadtregion seit dem Fall der Mauer war die Neuordnung der Flughäfen. Der Flughafen Tempelhof wurde 2008 aufgegeben, die Schließung des Flughafens Tegel und die Öffnung des neuen Flughafens Schönefeld stehen noch aus. Hier konnten die Termine nicht eingehalten werden – eine große Blamage für Berlin und Deutschland. Wenn die Neuordnung der Flughäfen einmal abgeschlossen ist, werden sich die Gewichte in der Stadtregion dramatisch verschieben. Während die Einstellung des Flughafens

14 TOPOS: Sozialstruktur und Mietenentwicklung im Erhaltungsgebiet Luisenstadt (SO 36), Berlin 1998, S. 2.

15 Der Tagesspiegel, 12.11.2007.



Abb. 5: Bahnhof Südkreuz samt Umfeld, 2012;
Foto: Ph. Meuser.



Abb. 6: Zwischennutzung auf dem ehemaligen
Flughafengelände Tempelhof, 2013;
Foto: H. Bodenschatz.

Tempelhof vor allem die Gemüter bewegt hat, werden die Stilllegung des Flughafens Tegel und die Eröffnung des Großflughafens in Schönefeld die Stadtregion in ihren Grundfesten erschüttern. Der historisch bereits benachteiligte Berliner Norden wird zwar an Ruhe gewinnen, aber an wirtschaftlichem Gewicht verlieren. Der historisch nicht besonders privilegierte Südosten wird an Dynamik gewinnen. Es zeichnet sich schon jetzt ein neues stadtrregionales Kraftdreieck ab: das Dreieck Berliner Mitte, der Großflughafen in Schönefeld samt Umfeld und das boomende Potsdam.

Die Flächen der zwei nicht mehr genutzten Flughäfen Tempelhof und Tegel eröffnen neue städtebauliche Chancen, aber notwendigerweise auch Streitfelder für die Stadtgesellschaft: Welche Teilflächen dürfen bebaut werden, welche müssen frei gehalten werden? Welche Nutzungen sind angemessen? Und ist der wirtschaftliche Schwung stark genug, um beide Flächen zu entwickeln, oder sollten Prioritäten gesetzt werden? Wie in Berlin üblich, konzentrierte sich die städtebauliche Debatte auf die neuen Flächen, ohne deren Vernetzung mit der Stadt, eine große Herausforderung, angemessen zu thematisieren.

Noch ist auch der Umbau des Zentrums nicht abgeschlossen. Während bisher die Rekonstruktion der historischen City, also des westlichen Teils des historischen Zentrums, im Mittelpunkt stand, rückt nun die ehemalige mittelalterliche Altstadt in den Vordergrund. Auch dies ist einer Großinvestition geschuldet: dem Bau des Humboldt-Forums, das zu Teilen in Form des in den 1950er Jahren abgerissenen preußischen Schlosses an die Stelle des 2008 abgebrochenen Palastes der Republik treten wird. Das Humboldt-Forum wird ein neuer kultureller Großbau im Zentrum Berlins werden, ein Ort zur Präsentation der Weltkulturen. Es soll zu einem herausragenden Ort der Kunst und Kultur Asiens, Afrikas, Amerikas, Australiens und Ozeaniens ausgebaut werden. Auf alle Fälle wird der künftige Großbau des italienischen Architekten Franco Stella das Zentrum grundlegend verändern. In diesem Kontext wird um die Gestaltung des großen Freiraums zwi-



Abb. 7: Baustelle des Humboldtforums, 2012;
Foto: H. Bodenschatz.

schen Spree und Alexanderplatz heftig gestritten: Soll dieser auf Grundlage des historischen Stadtgrundrisses wieder bebaut werden? Oder nur ein wenig, oder gar nicht? Auch hinsichtlich des Freiraums dominiert eine introvertierte Sichtweise, muss doch vor allem auch eine Verknüpfung der in der Vergangenheit radikal zerlegten, fragmentarischen Stadtteile geleistet werden. Das alte West-Berliner Zentrum, die so genannte City West, ist nach langen Jahren der Stagnation bereits im Umbau begriffen. Hier gab der Bau des Hochhauses „Zoofenster“ einen entscheidenden Anstoß.

Die umfangreichsten gesellschaftlichen Konflikte gab es zu Beginn dieser Phase freilich im östlichen Spreerraum. Dort hatte sich inzwischen eine international beliebte Clubszene niedergelassen, während das Gebiet zugleich durch das berühmte Label „Mediaspree“ privat vermarktet wurde. Die 2007 gegründete Initiative „Mediaspree versenken“ konnte schließlich in einem Bürgerentscheid 2008 87 Prozent der abgegebenen Stimmen für ihr Anliegen, vor allem zur Freihaltung des Ufers, verbuchen – ein weiterer Hinweis auf eine alles andere als überzeugende Städtebaupolitik. Allerdings gelang es nicht, die fragmentierte Form der bisherigen städtebaulichen Entwicklung zu überwinden.¹⁶

Vor allem aber kam der Wohnungsbau wieder in Schwung. Denn Berlin wuchs – um 40.000 Menschen im Jahr.¹⁷ Die Stadtregierung war begeistert, viele Bewohner weniger. Denn diese Art des Wachstumshatte Auswirkungen auf die Wohnkosten. Im Jahr 2012 wurde eine Studie veröffentlicht, nach der 428.000 Sozialwohnungen in Berlin fehlen.¹⁸ Die flä-

16 Zur Entwicklung des östlichen Spreerraums vgl. A. Hofmann, „Mediaspree versenken“ – Vom Protest zu einer neuen Stadtentwicklungspolitik, in ARCH+ 204/2011, S. 146 ff.

17 R. Schönball, Berlin wächst um 40.000 Menschen im Jahr, in: Der Tagesspiegel, 30.03.2013.

18 R. Schönball, 428.000 Sozialwohnungen zu wenig, in: Der Tagesspiegel, 11.09.2012. Die Rechnung ist simpel: 614.000 bedürftige Haushalte minus 213.000 existierende Sozialwohnungen.



Abb. 8: Protest gegen Baugruppen und Gentrifizierer, 2011;
Foto: H. Bodenschatz.

chenhaften Mietsteigerungen¹⁹ dieser Jahre wurden angesichts des geringen Durchschnittseinkommens der Berliner Haushalte von vielen Berlinern verständlicherweise als bedrohlich wahrgenommen und auf breiter Front kritisiert. Dazu kamen starke Proteste gegen nahezu alle städtebaulichen Projekte, die als nur wenigen Interessen dienend interpretiert wurden. Einen Höhepunkt dieser Auseinandersetzungen war 2014 der erfolgreiche Volksentscheid gegen eine Randbebauung auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof. Dennoch wurde an allen Enden der Stadt neuer Wohnraum gebaut – oft ohne

städtebauliche Qualität, monofunktional, für eine soziale Schicht, als Meterware. Es entstanden aber auch ambitioniertere Projekte, etwa das Ensemble BIGYard, ein Baugruppen-Projekt im Prenzlauer Berg nach Plänen von zanderroth Architekten, das genossenschaftliche Projekt Möckernkiez, oder die Wasserstadt Spindlersfeld bzw. die Gartenstadt Karlshorst nach Plänen von Klaus Theo Brenner.²⁰

Die neue Welle der Veränderungen erschüttert unübersehbar die gesellschaftlichen Verhältnisse in der gesamten Stadtregion. Langsam aber stetig nimmt die sozialräumliche Segregation zu, nicht nur entlang der Kante Innenstadt/Außenstadt, sondern auch innerhalb der Innenstadt und innerhalb der Außenstadt, auch zwischen den Großsiedlungen. Auch der Speckgürtel ist vor Verdrängung nicht geschützt.²¹ Weit stärker als vor dem Fall der Mauer haben sich bürgerliche und ehemalige Arbeiterviertel auseinander entwickelt, und innerhalb ehemaliger Arbeiterviertel selbst verstärken sich die Gegensätze. Manche Großsiedlung des Ostens hat, wie schon zuvor im Westen, ihre Attraktivität verloren. Damit verfestigen sich stadträumliche Verhältnisse, die mit dem Ost-West-Gegensatz nur mehr wenig zu tun haben, wohl aber mit der städtebaulichen Form: Ohne die steuernde öffentliche Hand erweist sich die Attraktivität der kompakten, mischgenutzten und durch urbane Straßen und Plätze gekennzeichneten Stadtviertel als sozial polarisierend. Das ist schon paradox: Attraktiv sind heute genau die städtebaulichen

19 Vgl. „So stark steigen die Mieten in Berlins Kiezen“, in: Berliner Morgenpost, 03.02.2015. Anfang 2015 heißt es, dass sich der Mietanstieg abflacht; vgl. Der Tagesspiegel, 04.02.2015.

20 D. Kleilein, Die größte Baugruppe Berlins, in: Bauwelt 29/2011, S. 21-21; J. Niendorf, Genossen, zur Sonne, ins Passivhaus!, in: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 12.06.2011; C. Hunziker, Auf der Suche nach der idealen Stadt, in: Der Tagesspiegel, 22.11.2014; T.-J. Smith, Flugzeughallen zu Wohnraum, in: Der Tagesspiegel, 14.01.2014.

21 Vgl. A. Fröhlich, Raus mit den Problemen, in: Der Tagesspiegel, 29.01.2015.

Merkmale, welche die Kahlschlagsanierung der Nachkriegszeit ausrotten wollte: die urbane Stadtstraße, der Stadtplatz, die dichte Blockbebauung, die Nutzungsmischung, egal ob im ehemaligen Ostteil oder im ehemaligen Westteil der Stadt. Berlin steht daher vor großen sozialen Herausforderungen.

5. DER BERLINER STÄDTEBAU SEIT DER WIEDERVEREINIGUNG – EIN ERFOLGSMODELL?

War Berlins Wiedervereinigung ein Erfolg? Trotz aller Schwierigkeiten und erheblicher Fehler, vor allem der treibhausmäßig geförderten Überproduktion von Büro- und Wohnraum, ist die erste Phase der städtebaulichen Wiedervereinigung als Erfolg zu werten – gerade angesichts der Tatsache, dass niemand auf dieses historische Ereignis vorbereitet war. Es war völlig richtig, zunächst den Schwerpunkt auf die Herausbildung eines erneuerten Zentrums zu legen – als Zeichen für die Überwindung der Spaltung nach Innen und Außen. Jenseits des Zentrums hat die Modernisierung der Miethausviertel im ehemaligen Ost-Berlin große Fortschritte gemacht, und selbst die Groß-Siedlungen in Plattenbauweise sind kaum mehr wieder zu erkennen. Dazu kam die Erneuerung der stadttechnischen Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur. Höchst problematisch war dagegen die extreme Wachstumsspekulation, die den Wohnungsmarkt in Berlin durcheinander schüttelte.

Weit weniger positiv fällt das Urteil für die zweite, dritte und vierte Phase aus. Berlin hat sich in diesen 20 Jahren mehrfach blamiert – durch den verlorenen Bürgerentscheid „Östlicher Spreerraum“, das verlorene Bürgerbegehren zur Teilbebauung von Tempelhof, die Aussetzung des Sozialen Wohnungsbaus ohne Auffangposition und durch die Endlosspanne Flughafen in Schönefeld. Immerhin wurden in der zweiten Phase zwei wesentliche Projekte auf den Weg gebracht: die Neuorganisation des Berliner Zentrums durch das Planwerk Innenstadt Berlin und der Bau des neuen Großflughafens im Südosten Berlins. Die Jahre der Stagnation nach 1999 waren dagegen verlorene Jahre, fast ein verlorenes Jahrzehnt. Seit 2006 kommt Berlin zwar wieder in Bewegung, aber weniger durch energische öffentliche Initiativen als durch private Investitionen vor allem im Wohnungsbau, die für viele Berliner bedrohlich wirken.

Nunmehr stehen nicht mehr die Folgen der Wiedervereinigung im Zentrum der Städtebaupolitik, sondern die Fragen nach einem Programm für das neue Berlin, der Hauptstadt eines vereinigten Deutschland in einem veränderten Europa, einer Stadt, die ihre Position im Konzert der europäischen Städte erst noch klären muss. Wie soll das Zentrum gestaltet werden? Wie können die urbanen, hoch verdichteten Wohnquartiere der Innenstadt für alle sozialen Schichten zugänglich bleiben? Wie kann die Außenstadt nachverdichtet und attraktiver gestaltet werden? Wie können Zentrum, Innen- und Außenstadt zusammengehalten werden? Hier rücken die schrittweise Abkehr von der autogerechten Stadt und die Reurbanisierung der großen Radialstraßen auf die

Tagesordnung,²² Schlüsselfragen für die Stadtregionen der westlichen Welt. Ganz konkret aber stellt sich die Aufgabe, die Chancen, die die beiden Jahrhundertprojekte Neuordnung der Bahnhöfe und Neuordnung der Flughäfen bieten, zu nutzen.

Für all diese Herausforderungen erscheint die Stadtregierung nicht gerüstet. Der neue Bürgermeister hat die Programmlosigkeit zur Maxime erhoben – keine Visionen, sondern kleine Schritte, vor allem Maßnahmen, welche die Fehler der Vergangenheit reparieren sollen. Sicher, die sind notwendig. Dazu gehört auch der Versuch, endlich mal wieder eine Wohnungspolitik zu konzipieren. Dazu gehören auch Maßnahmen, die verrotteten Schulen wieder auf Vordermann zu bringen. Doch wo bleiben Projekte, die Berlin in die Zukunft führen? Das Humboldtforum ist ein Projekt des Bundes. Für den ehemaligen Flughafen Tempelhof, für das Messegelände samt dem Internationalen Congress Centrum (ICC), für das Südkreuz, das Ostkreuz, das Gelände um den Steglitzer Kreisel, für den historischen Stadtkern, die großen Radialstraßen usw. fehlen tragfähige strategische Ideen. Wo sie vorliegen, wie in der City West, fehlt die Puste. Oder es fehlen die Kräfte, wie bei der Vorbereitung für die Olympiabewerbung. Im Januar 2015 verständigte sich der Berliner Senat auf Maßnahmen, die in dieser Legislaturperiode noch angepackt werden sollen. Das durchaus programmatische Stadtentwicklungskonzept 2030²³ wurde in diesem Zusammenhang erst gar nicht erwähnt.²⁴ Berlins verlorene Jahre sind offenbar noch nicht wirklich vorbei.

22 Vgl. dazu *H. Bodenschatz / A. Hofmann / C. Polinna* (Hrsg.), *Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtregion*, Berlin 2013.

23 www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/ [13.03.2015]

24 Vgl. „Ein starkes Berlin gestalten“ – Ergebnisse der Klausur des Senats, in: www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2015/pressemitteilung.249593.php [05.02.2015].

»MAINHATTAN« UND MANHATTAN FRANKFURTER HOCHHÄUSER UND DER EINFLUSS AUS AMERIKA¹

1. EINLEITUNG

Frankfurt wurde in der Vergangenheit nicht selten als „Mainhattan“ bezeichnet, um die Ähnlichkeit mit Manhattan zu signalisieren. In Frankfurt war man stolz darauf. Bis heute ist es die einzige Stadt in Deutschland, die eine Skyline aus Hochhäusern ausgebildet hat. Diese ist zu einem wichtigen Teil der Identität und Selbstvermarktung der Stadt geworden. Vielleicht hat man sich gerade wegen der hier gern ausgelebten Selbstbezüglichkeit bisher nicht dafür interessiert, was die Frankfurter Hochhäuser eigentlich Amerika zu verdanken haben. Die von Philipp Sturm kuratierte Ausstellung „Himmelstürmend. Hochhausstadt Frankfurt“ im Deutschen Architekturmuseum Frankfurt sowie der umfassende zweisprachige Katalog² zeigen nun bisher unbekanntes Archivmaterial, das neues Licht auf diese Frage wirft.

Die USA waren das Mutterland der Wolkenkratzer. Daher ist zu vermuten, dass sich Ingenieure, Architekten, Planer und Politiker in Frankfurt direkt oder indirekt darauf bezogen haben. Wie aber ist der Wissenstransfer aus den USA nach Deutschland und speziell nach Frankfurt genau verlaufen? Welche Personen, Reisen, Bücher und Zeitschriften haben dabei eine Rolle gespielt? Der Hochhausbau ist nicht nur eine Frage des „Know-hows“ von Ingenieuren und Architekten, sondern ebenso von potenten Investoren und der Stadtpolitik. Deshalb werden auch diese Aspekte kurz gestreift.³

Seit der Weltausstellung in Chicago 1893 hatte man in Deutschland bereits Kenntnis von den ersten neuen Hochhäusern in Chicago, die nach dem Brand von 1871 in den 1880er Jahren gebaut wurden. Fachkreise interessierten sich für den technischen Fortschritt in der Gebäudekonstruktion, für den Fahrstuhl und die Rolltreppe. Es war die Zeit der großen technischen Erfindungen, mit denen auch politisch die Vorherrschaft in der Welt demonstriert werden konnte. Wie man auch an den Wolkenkratzern sah, hatte Europa mit den USA einen innovativen Rivalen bekommen. Bald gab es Fach-

1 Überarbeitete Fassung eines Vortrages für das „Kuratorium Kulturelles Frankfurt“ im Deutschen Architekturmuseum am 29.01.2015.

2 P. Sturm/P. C. Schmal (Hrsg.), Hochhausstadt Frankfurt. Bauten und Visionen seit 1945, München 2014.

3 Ausführlich: M. Rodenstein, Die Hochhausentwicklung in Frankfurt am Main nach dem Zweiten Weltkrieg, in: P. Sturm/P. C. Schmal (s. A 2), S. 22-35.

leute, die dies genauer erkundeten. So veröffentlichte der Stuttgarter Ingenieur und Regierungsbaumeister Otto Rappold nach einer USA-Reise 1913 sehr detaillierte Angaben über den Bau der Wolkenkratzer, die praktisch als Bauanweisung für diese Bauten gelten konnten,⁴ obgleich damals in Deutschland der Bau von Häusern mit mehr als sechs Geschossen nicht erlaubt war. Nach 1900 setzten sich zwei Interessengruppen für den Hochhausbau in Deutschland ein:⁵

Die erste war die deutsche Stahlindustrie. Während die ersten Hochhäuser in Chicago nur Höhen über 50 m hatten, baute man in New York schon kurz nach 1900 Türme wie das Singer Building (1908) mit Höhen von 186 m oder das Woolworth Building (1913) mit einer Höhe von 246 m. Die neuen Höhen kamen zustande, weil man als Tragwerk eine aus dem Holzskelettbau entwickelte Stahlskelett-Konstruktion benutzte. Der Fortschritt gegenüber einem gemauerten Haus, bei dem die gesamte vertikale Last auf der Fassade liegt und das deshalb auf fünf bis sechs Stockwerken gebaut werden konnte, bestand darin, dass nun Stahlträger im Abstand von sechs bis neun Metern die Last auf die Grundfläche verteilten⁶ und damit höher gebaut werden konnte. Die deutsche Stahlindustrie machte sich Hoffnung auf die Erweiterung ihrer Absatzmöglichkeiten und stellte 1904 in Preußen – allerdings vergeblich – einen Antrag auf Genehmigung von Hochhäusern in Stahlskelett-Bauweise. Die zweite Gruppe waren Grundstücksbesitzer, die ebenfalls neue Verdienstmöglichkeiten sahen. In Berlin kam es um 1910 zu einer ersten breiteren Hochhausdiskussion.

2. 1921-1945: DAS I.G.-FARBENHOCHHAUS

Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde es 1921 in den meisten Ländern Deutschlands möglich, ein Haus mit mehr als sechs Geschossen und einer Höhe über 22 m für Räume zum Aufenthalt für Menschen zu bauen, wenn man dafür eine Befreiung von der Bauordnung erhielt. Das versetzte zahlreiche Architekten und Ingenieure in ein „Hochhausfieber“. Für München, Stuttgart, Breslau oder Berlin wurden ganze Serien von Wolkenkratzern entworfen, die als „Dominanten“, wie es dann hieß, besondere Stellen in der Stadt betonen sollten. Man war trotz des verlorenen Krieges selbstbewusst und glaubte, dasselbe zu können wie die Amerikaner.

Gleichzeitig distanzierte man sich deutlich von den amerikanischen Wolkenkratzern. Siegfried Kracauer schreibt dazu 1921 in der Frankfurter Zeitung: „Die Häßlichkeit der

4 O. Rappold, *Der Bau der Wolkenkratzer*. Kurze Darstellung auf Grund einer Studienreise für Ingenieure und Architekten, München 1913.

5 D. Neumann, „Die Wolkenkratzer kommen!“ *Deutsche Hochhäuser der Zwanziger Jahre*. Debatten, Projekte, Bauten, Braunschweig 1995, S. 12.

6 M. Grohmann/H. Kloft, *Tragwerke*, in: J. Eisele/E. Kloft (Hrsg.), *HochhausAtlas*, München 2002, S. 96-115, hier S. 97.

New Yorker City ist jedermann bekannt. Turmartige Ungetüme, die ihr Dasein dem ungezügelter Machtwillen raubtierhaften Unternehmertums verdanken, stehen dort wild und regellos nebeneinander, außen und innen häufig mit einer prunkvollen Scheinarchitektur verkleidet, die ihren höchst profanen Zwecken in keiner Weise entspricht. So freilich darf in Deutschland nicht gebaut werden, und so wird bei uns nicht gebaut werden, dafür bürgt schon die gute künstlerische Erziehung einer Mehrzahl unserer Architekten.“⁷

Die bei Kracauer u.a. formulierte Kritik an den amerikanischen Hochhäusern bezog sich neben der Kritik am amerikanischen Kapitalismus

1. auf die prunkvolle Scheinarchitektur der amerikanischen Hochhäuser, bei der die moderne Stahlskelett-Konstruktion nicht einer entsprechenden modernen äußeren Gestaltung entsprach. Es war ja das Credo der noch jungen Architektur-Moderne, dass aus der Konstruktion heraus auch das Äußere des Baus, die Fassade, entwickelt werden sollte.⁸ Demgegenüber hatten die amerikanischen Hochhausarchitekten unter dem Einfluss der Pariser École des Beaux-Arts, die noch dem Historismus huldigte, die Hochhäuser mit ornamentalen Fassaden verkleidet. Das Woolworth Building ist eine Nachbildung eines gotischen Kirchturms.
2. auf das wilde und regellose Nebeneinander der Hochhäuser in der Stadt. Dies war in New York Ergebnis der damaligen Stadtplanung, die Wolkenkratzer bis 1916 überall zuließ und Eigentümer in der Höhe nicht einschränkte.⁹ In Deutschland war man dagegen gewohnt, dass hohe, die übrige Stadt überragende Gebäude wie Kirchen, Rathäuser oder Burgen die Stadt visuell aus gutem Grund wegen ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit dominierten. Tatsächlich wurden in den 1920er Jahren zahlreiche Turmhäuser mit Höhen bis etwa 65 m gebaut – z.T. in einem expressionistischen Stil wie das Chile-Haus von Fritz Höger 1924, z.T. im Stil der Moderne wie das 1931 von Franz Hoffmann und Max Taut in Frankfurt errichtete Haus des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes.¹⁰

7 S. Kracauer, Frankfurter Turmhäuser. Ausgewählte Feuilletons 1906-30, Zürich 1997, S. 17.

8 Ludwig Mies hatte 1921 bereits im Rahmen des Berliner Friedrichstraßen Wettbewerbs ein Hochhaus mit einer Stahlskelettkonstruktion und einer Glasfassade entworfen und damit die Konstruktion im wahrsten Sinne durchschaubar gemacht. Der Entwurf galt damals als utopisch, niemand hätte ihn bauen können.

9 Man hatte 1916 nach deutschem Vorbild eine Zonenbauordnung eingeführt, mit der die Hochhausbebauung auf bestimmte Gebiete beschränkt wurde. Gleichzeitig wurden zur Sicherung von Licht und Luft Rücksprünge der Wolkenkratzer in ihren höheren Teilen gefordert; R. Stommer/D. Mayer-Gürr, Hochhaus. Der Beginn in Deutschland, Marburg 1990, S. 20.

10 Eigentlich hätte in Frankfurt 1922 sogar das erste Turmhaus Deutschlands entstehen können. Die Nürnberger Herrenbekleidungsfirma Fritz Vogler hatte den Frankfurter Architekten Friedrich Vogtenberger mit dem Bau eines Geschäftshauses mit Turm gegenüber der Messe beauftragt. Es sollte eine Eisenbetonkonstruktion haben und fast 60 m hoch werden (15 Geschosse). Nachbarn aber verhinderten den Turm durch ihren Einspruch; vgl. S. Kracauer (s. A 7), S. 20 ff.

In Deutschland hielt zwar die zwiespältige Mischung aus Bewunderung und Ablehnung der Höhe, ornamentalen Gestaltung und städtebaulichen Einbindung der amerikanischen Hochhäuser in den 1920er und 1930er Jahren an. Doch konnte man die dortigen Innovationen beim Bürohochhausbau nicht ignorieren, wenn man, wie die Gemeinschaft (I.G.)Farben in der Konkurrenz mit den Amerikanern auf dem Weltmarkt bestehen und die amerikanischen Geschäftspartner beeindrucken wollte. Neun deutsche Chemiefirmen hatten sich 1925 nach amerikanischem Vorbild zu einem Kartell zusammengeschlossen.

Auch die Idee für den gemeinsamen Verwaltungsbau wurde in den USA gefunden. Dort hatte Albert Kahn (1869-1942), der als Kind mit seinen jüdischen Eltern aus dem Hunsrück nach Amerika ausgewandert war und als begabter junger Architekt ein einjähriges Stipendium für Europa erhielt, von 1919 bis 1923/24 für General Motors in Detroit ein Hochhaus für deren Verwaltungszentrale errichtet.

Diese Grundrissidee für gut belichtete Büros wird nicht nur innerhalb der USA und in Deutschland¹¹ mehrfach kopiert und variiert, sondern wird auch in Frankfurt zum Vorbild für das I.G. Farben-Verwaltungshaus. Peter Cachola Schmal beschreibt die zahlreichen Anregungen, welche die I.G. Farben aus Amerika übernahm.¹²

Die Bauabteilung der I.G. Farben, die in Ludwigshafen bei BASF angesiedelt war, erstellte die Planung für das neue Verwaltungsgebäude in Frankfurt. Sie schrieb bereits im März 1928: Das „General-Motors-Gebäude in Detroit hat genau [die] gleiche Grundrissidee wie I.G. Frankfurt“¹³ und verschleierte damit die zeitliche Reihenfolge. Es gab jedoch Widerspruch gegen das eigenmächtige Vorgehen dieser Bauabteilung, die wohl geglaubt hatte, sie könne selbst das neue Gebäude bauen. Deshalb kam es im April 1928 zur Ausschreibung eines Wettbewerbs, zu dem vier deutsche Architekten (Bonatz, Höger, Koerfer, Poelzig) und das Team Martin Elsässer/Ernst May eingeladen wurden. Allerdings



Abb. 1: General Motors Building (1919-1923/24) in Detroit von Albert Kahn; Foto um 1933; Quelle: *Historic American Building Survey*.

11 Vgl. den Wettbewerbsentwurf von Hannes Meyer für die Arbeiter-Bank des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (1929) in: W. Wang, *Das Bürohaus des frühen 20. Jahrhunderts oder über den Abstrahierungsprozess der Arbeitsphären*, in: W. Meißner/D. Rebentisch/W. Wang (Hrsg.), *Der Poelzig-Bau. Vom I.G. Farbenhaus zur Goethe-Universität, Frankfurt 1999*, S. 36-46, hier S. 42.

12 P. C. Schmal, *Der Kunde ist König – Zum Einfluss des Bauherrn I.G. Farbenindustrie A.G. auf die Entstehung der „Grüneburg“*, in: W. Meißner u.a. (s. A 11), S. 47-59.

13 Ebda., S. 50.



Abb. 2: I.G. Farben-Hochhaus (1928-1930) in Frankfurt von Hans Poelzig;
Quelle: *wikimedia commons, Evak.*

hatte die I.G. Farben-Leitung doch schon recht deutliche Vorstellungen davon, wie ein Bau, der die amerikanische Konkurrenz beeindrucken sollte, aussehen und funktionieren müsste, so dass man auch den Wettbewerb nicht dem Zufall überließ. Der offizielle Bauherrenvertreter der I.G. Farben der Direktor Georg Baron von Schnitzler besuchte während des Wettbewerbs sowohl Fritz Höger in Hamburg als auch Hans Poelzig in Berlin, um die Ideen der Bauherren zu verdeutlichen. Poelzig erzielte den ersten Preis mit der variierten Grundidee von Albert Kahn und Fritz Höger den zweiten Preis mit einer anderen Variation des Kahnschen Konzepts.

Poelzig gewann den Wettbewerb, weil das Projekt geschmackvoll anzusehen sei und man „keinen übermodernen Bau [...] der im Geschmackssinn zu stark auf die Gegenwart eingestellt ist“, wollte – so die Mitteilung der I.G. Farben.¹⁴ Während des Stahlskelett-Baus wurden neue amerikanische Montagethoden angewandt und bei der Ausmauerung der Fassaden mit Backstein und Travertin kam die amerikanische Erfindung der Hängerüstung einer New Yorker Firma zum Einsatz.¹⁵

Aber auch die Innenausstattung und die innere Gliederung des Gebäudes hatten amerikanische Vorbilder. Der I.G. Farben Direktor Horstmann hatte zuvor Ford in Detroit besucht und hier den Abbau von Hierarchien in der Arbeitsorganisation, die Standardisierung, die „just-in-time-production“ und den Brandschutz bewundert.¹⁶ Aus verschärften Brandschutzgründen sei auf Teppiche, Gardinen und fast komplett auf Holz verzichtet worden. Als Folge seien die Räume luftig und hell, die Linoleumböden und Stahlmöbel

¹⁴ Ebda., S. 52.

¹⁵ Ebda., S. 55.

¹⁶ Ebda., S. 50.

immer tadellos sauber. „Ähnlichkeiten mit der späteren Ausführung sind bemerkenswert“, fügt Schmal hinzu.¹⁷ Es war mit 35 m ein kleines, doch imposantes Hochhaus.

Amerika, das Mutterland der Hochhäuser, war im Fall der I.G. Farben, um ein für die Weltmarktkonkurrenz passendes Erscheinungsbild zu entwickeln, mit der Übernahme von Ideen und Techniken zum positiven Vorbild geworden, was in Frankfurt, wahrscheinlich sogar in Deutschland in diesem Ausmaß damals einmalig war. Hat aber nicht auch die kritische deutsche Diskussion der 1920er Jahre in den USA Wirkung gezeigt? Rainer Stommer bejaht dies und sieht einen Einfluss nicht nur hinsichtlich der Kontroversen zwischen konservativen und modernen Architekturströmungen.¹⁸ 1932 sah man ein deutliches Anzeichen dafür, dass in Amerika die neue Ästhetik Fuß gefasst hatte, die in Europa als Funktionalismus bzw. neue Sachlichkeit bekannt war. In New York gab es eine Ausstellung von Henry-Russel Hitchcock und Philip Johnson mit dem Titel „national style“. Es wurden neben zahlreichen amerikanischen Architekten auch Le Corbusier, Mies van der Rohe und Gropius mit ihren Werken gezeigt. Die beiden letzteren eröffneten Büros in den USA und übernahmen 1937 dort Lehrstühle, nachdem sie in Deutschland unter den Nationalsozialisten keine Aufträge mehr bekamen.

Die in deutschen Fachkreisen weithin verbreitete Anschauung, dass Amerikas Hochhäuser als Ausdruck eines unkontrollierten Kapitalismus in deutschen Städten in ihrer Höhe, Gestaltung und Platzierung abzulehnen seien, überlebte den Zweiten Weltkrieg und kam in Frankfurt 1949 wieder zum Ausdruck.

3. 1945 - 1959: FRANKFURT IST NICHT NEW YORK

In den größeren und teilweise kriegszerstörten deutschen Städten gab es bald nach 1945 Diskussionen, ob nun nicht vermehrt Hochhäuser gebaut werden sollten. Überall wurde dies verworfen bzw. auf Gebiete außerhalb der Innenstadt beschränkt. Nur nicht in Frankfurt. Dafür gibt es mehrere Gründe.

Seit 1946/47 waren in Frankfurt wieder Architekten in den Ämtern und der Politik tätig, die alle bereits unter Ernst May in den 1920er Jahren hier gearbeitet hatten und sich als Vertreter des modernen Bauens verstanden. Zu ihnen gehörte der Architekt Werner Hebebrand, der zwischen 1946 und 1948 Baudirektor war. Das Hochhaus als Gestaltungsmittel, mit dem städtebaulich Akzente gesetzt werden konnten, war nicht vergessen worden. 1947 sprach er im Magistrat über die „Hochhausfrage“ und machte deutlich, „dass an einigen Punkten des Geschäftszentrums Hochhäuser errichtet werden müssten. Es sei vorgesehen, dass an stark zerstörten Stellen der Zeil und der Kaiserstraße Hochhäuser errichtet würden. Man werde sie jedoch nicht so massieren wie in Amerika, sondern dafür

¹⁷ Ebda., S. 51.

¹⁸ R. Stommer/D. Mayer-Gürr (s. A 9), S. 9.

sorgen, dass Licht und Luft nicht versperrt würden.¹⁹ Während die Hochhausfrage damals für den Magistrat noch absolute Nebensache war, verhallten diese Worte bei den Architekten nicht ungehört. Die Folge war, dass der Hochbaudezernent Moritz Wolf Ende November 1949 vor dem Magistrat bereits von einer „Hochhausseuche“ sprach. „Je mehr man dem wirtschaftlichen Interesse entgegengekommen sei, umso mehr werde von der Architektenschaft versucht, eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Es würden immer wieder Projekte von 8, 10 und 12 Stockwerken eingereicht.“

Deshalb habe man im ganzen Stadtgebiet sogenannte Punkthäuser festgelegt, die höher gebaut werden könnten. „Nun komme immer wieder der Vorstoß amerikanisch zu bauen. Es ergebe sich die Frage, wie weit man von der gezügelten Bauweise abgehen und sich der ganzen Hemmungslosigkeit des amerikanischen Hochhausstils öffnen solle oder müsse. [...] Keine einzige Stadt der Westzone sei bis jetzt auf den Gedanken gekommen, etwas Ähnliches zuzulassen wie das vorgetragene Projekt, und sie seien auch nicht so weit gegangen wie Frankfurt.²⁰ Es sei auch nicht die Pflicht des praktischen Städtebaus, an einer Stelle alles in einem Einzelhaus anzuhäufen, wozu eigentlich die innere Stadt prädestiniert sei.“²¹

Anlass für diese Frage war ein Hochhausprojekt „im amerikanischen Stil“, das von dem Aschaffenburgener Architekten Karl Jung eingereichte Hochhaus-Dreieck Baseler-Gutleutstraße-Wiesenhüttenplatz. Es war in diesem Hochhausprojekt im obersten 25. Stock ein Kuppelbau für astronomische Zwecke wie in frühen Hochhäusern in Chicago und New York geplant; im siebten bis neunten Stock sollten Parkplätze für 600 Autos, eine Tankstelle und Büros für eine international bekannte Benzinfirma gebaut werden. Aber auch ein Lichtspieltheater und ein Kabarett sollten darin unterkommen. In der Aussprache des Magistrats heißt es dann: „Man könne Frankfurt nicht zu New York machen.“²² Das Projekt „im amerikanischen Stil“ wird abgelehnt. Oberbürgermeister Kolb schreibt dem Architekten eine ausführliche Absage und entwickelt dabei Grundsätze für einen „maßvollen“ Hochhausbau.²³ Kurz vor dieser Entscheidung hatte die Stadt verschmerzen müssen, dass nicht Frankfurt, sondern Bonn zur provisorischen deutschen Hauptstadt bestimmt wurde. Frankfurt hatte sich auf die Hauptstadtbewerbung eingestellt. Darüber war wertvolle Zeit vergangen, die andere Städte zur Abwerbung von Wirtschaftszweigen aus der russisch besetzten Ostzone genutzt hatten. Der Bau von „maßvollen Hochhäusern“, der den Eigentümern einen ökonomischen Vorteil verschaffte, wurde nun bewusst als Mittel der Wirtschaftsförderung eingesetzt, womit sich Frankfurt von

19 *Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*, Protokoll der Magistratssitzung vom 29. Mai 1947, S. 5; Magistratsakten 3.438.

20 Stadtrat Dr. Wolf: Protokoll der Magistratssitzung vom 30.11.1949, S. 3 f., in: *Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*, Magistratsakten 3.443.

21 Ebd., S. 4.

22 Ebd., S. 13.

23 Hochhausschriftwechsel in: *Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*, Magistratsakten 6056.



Abb. 3: Bienenkorbhaus (1953-1954) von Johannes Krahn; Quelle: *Institut für Stadtgeschichte*, Foto: K. Meier-Ude.

allen deutschen Städten unterschied. Es werden in den 1950er Jahren meistens auf vom Krieg zerstörten Flächen Hochhäuser genehmigt mit Höhen zwischen 40 und 70 m. Damit wurde die Dominanz des Domturms (95 m) respektiert.

Die Ästhetik dieser Häuser machte Anleihen bei den Hochhäusern der 1920er Jahre. Die überwiegende Zahl dieser Hochhäuser hatte ein mehr oder weniger angedeutetes Dach als Abschluss des Hochhauses oben, so dass sie den Typus eines nach oben gewachsenen, gewissermaßen behüteten Hauses verkörperten.

Ulf Jonak verweist im Zusammenhang des Bayer-Hochhauses, auf die Ähnlichkeit mit dem Columbus-Geschäftshaus von Erich Mendelsohn von 1931 in Berlin am Potsdamer Platz, das nicht nur ein Dach hatte, sondern auch rundum verglaste Bürogeschosse.²⁴

Nur ein Hochhaus wich von diesem Stil mit dem behütenden Dach ab. Es ist das Bienenkorbhaus an der Konstabler Wache. Es wurde zwischen 1953 und 1954 von dem Architekten Johannes Krahn (1908-1974) für die Frankfurter

Sparkasse von 1822 erbaut, die den Bienenkorb als Logo führte. Seit den 1990er Jahren wurde es als das erste an Amerika, genauer dem Lever House in New York orientierte Hochhaus interpretiert.²⁵ Aber dem ist heute aus drei Gründen zu widersprechen.

1. Das Bienenkorb Haus war mit 43 m nur wenig höher als breit, entsprach in der Bautechnik nicht dem neuen amerikanischen Standard, hatte keine Vorhangfassade und hatte durch die skulpturale Ausbildung der Wohnungsfenster oben einen ganz eigenen, prägnanten Abschluss ohne Dachandeutung.
2. Nach Aussage des gleichnamigen Sohnes von Johannes Krahn²⁶ später selbst Architekt, spielte das Thema Amerika damals in dem Büro keine Rolle. Krahn war im Krieg als Architekt in Berlin und Paris tätig gewesen und hatte sich im Büro von Rudolf Schwarz am Wiederaufbau der Paulskirche beteiligt; er baute für die französische Besatzungsmacht u.a. auch die französische Botschaft in Bad Godesberg und reiste 1958 erstmals in die USA.

²⁴ U. Jonak, *Die Frankfurter Skyline*, Frankfurt/New York 1997 (1. Aufl. 1991), S. 56 f.

²⁵ Ebda., S. 63.

²⁶ Gespräch vom 07.11.2014.

3. Krahn hatte, wie jetzt in der Veröffentlichung des DAM zur Hochhausausstellung von Philipp Sturm dokumentiert wurde, bereits 1949/50 ein Hochhaus zur Trennung von Rossmarkt und Goetheplatz für eine Schweizer Wirtschaftsgruppe²⁷ entworfen, das dem Bienenkorb-Haus ähnelte und auch dort auf eine Dachandeutung verzichtet. Vorher hatte er sich in der von seinem Freund Alfons Leitl herausgegebenen Zeitschrift „Baukunst und Werkform“ in Heft III/1949 über Mies van der Rohes Arbeiten zwischen 1933-1949 informieren können.

Auch Krahn orientierte sich also an den Hochhäusern der 1920er und 1930er Jahre mit den verglasten Bürogeschossen (Mendelsohn), aber anders als die Frankfurter Kollegen verzichtet er in Anlehnung an Le Corbusiers und Mies van der Rohes Hochhausentwürfe der 1920er Jahre auf eine Dachandeutung.

Nicht nur die Politiker, sondern auch die Architekten waren sich damals wohl bewusst, dass Frankfurt nicht New York war und hier andere Maßstäbe und Möglichkeiten herrschten. Die Nachkriegsmoderne im Frankfurter Hochhausbau war in den 1950er Jahren mal mehr, mal weniger an radikalen Variationen der Vorkriegsmoderne orientiert.

Dass Frankfurt dennoch bereits Anfang der 1950er Jahre als „Mainhattan“ bezeichnet wurde, lag nicht an den Hochhäusern, sondern am Radiosender AFN, am Jazz und dem ersten Hamburger-Drive-In.²⁸ Erst in den 1960er Jahren wurde das Wortspiel auch auf die Hochhauskulisse angewandt.

4. 1960 - 2000: »MAINHATTAN«

4.1. *Der Internationale Stil*

Das Lever House, das zwischen 1950 und 1952 von Gordon Bunshaft und Natalie de Blois vom Büro Skidmore, Owings und Merrill (S.O.M.) in New York erbaut wurde, war in Stahlskelett-Bauweise errichtet, hatte eine Vorhangfassade aus Aluminiumprofilen und durchsichtigem, grün eingefärbtem Glas, stand in Anlehnung an Le Corbusiers Häuser ganz auf Stelzen und ließ damit einen öffentlichen Raum unter dem Haus entstehen. Vorher schon war es Ludwig Mies van der Rohe bei Apartmenthochhäusern in Chicago als erstem Architekten auf der Basis des Stahltragwerks gelungen, alle Fassaden fast vollständig zu verglasen und die Wohnungen von konstruktiven Einschränkungen freizuhalten. Damit war ein neuer bedeutender Schritt in der Hochhaustechnik und -ästhetik getan.

Zahlreiche Architekten in aller Welt bauten nun nach dem Vorbild des Lever-Hauses und des Seagram-Buildings von Mies van der Rohe und Philip Johnson (1958) vor allem Bürohochhäuser im Internationalen Stil.

²⁷ Nachdem das Projekt von der Stadt aufgegeben war, wurde es mit anderen „Arbeiten von Architekt Johannes Krahn, Frankfurt am Main“ veröffentlicht in: *Baukunst und Werkform* Heft Juli 1951, S. 15-27.

²⁸ R. Burgard, Frankfurts Hochhäuser, Kampffmeyer und die Folgen, in: M. Wentz (Hrsg.), Hans Kampffmeyer. Planungsdezernent in Frankfurt am Main 1956-1972, Frankfurt/New York 2000, S. 143.



Abb. 4: Lever House (1950-1952) von Gordon Bunshaft und Natalie de Blois;
Quelle: *wikimedia commons*.

Eine solche Gestaltung, in der die Bautechnik des Hauses sichtbar bleibt, galt bei den Architekten als schön, weil sie das Konstruktive des Baus nicht verleugnete, sondern ausstellte. So schreibt der Architekturkritiker Andres Lepik: „Mit dem Lever Haus ist die moderne Idee des gläsernen Kubus als absolute, autonome Form ohne jeden formalen Bezug zu einem urbanen Kontext in voller Konsequenz verwirklicht. Es markiert damit einen entscheidenden Wendepunkt in der Geschichte des Hochhausbaus: einerseits finden in ihm frühe Utopien der Moderne zur glücklichen Vollendung, andererseits weist es auch den Weg in den Abgrund der geistlosen Plagiate in aller Welt voraus.“²⁹

Das Architekturbüro Skidmore, Owens & Merrill baute 1953-1955 zusammen mit dem Frankfurter Architekten Otto Apel und dessen Mitarbeitern Walter Hanig und Gilbert Becker, die später ABB Architekten gründeten, die amerikanischen Generalkonsulate in Frankfurt und Düsseldorf. Doch nicht Frankfurter Architekten, sondern Düsseldorfer ergriffen 1957 die Chance, das erste bedeutende Hochhaus des International Style in Deutschland zu bauen. Es war das von Helmut Hentrich und Hubert Petschnigg entworfene Dreischeiben-Hochhaus in Düsseldorf, das erst gebaut werden konnte, nachdem eine größere Düsseldorfer Delegation einschließlich des Leiters der Stadtplanung Friedrich Tamms sich in New

York vom Büro Skidmore, Owens & Merrill hatte beraten lassen, ob und wie ein solcher Entwurf realisiert werden könnte.³⁰

Frankfurt setzte mit der Öffnung des Westends für Hochhäuser³¹ die einmal begonnene Hochhauspolitik mit ihren ökonomischen Vorteilen für die Stadt in den Höhen fort, die technisch erreichbar waren. So entstanden nach dem Muster des Internationalen Stils zuerst im Westend in den 1960er Jahren viele Hochhäuser – nun allerdings nicht wie in New York mit einer Stahlskelett-, sondern meist mit einer Stahlbeton-Konstruktion und

29 A. Lepik, *Wolkenkratzer*, München 2005, S. 63.

30 W. Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970*, Braunschweig/Wiesbaden 1987 (2. Aufl.), S. 371.

31 M. Rodenstein (s. A 3), S. 27 f.

einer angehängten Fassade. Denn nach den bahnbrechenden Berechnungen des Frankfurter Ingenieurs und späteren Darmstädter Professors Hubert Beck (1926-1972) von 1958 wurde es möglich, die Kernwände um Fahrstuhl und Treppenhäuser für die Aussteifung gegen Windschwankungen zu nutzen. In Frankfurt am Main seien seit den 1960er Jahren alle Hochhäuser durch Wandscheiben aus Stahlbeton, die teilweise zu Kernen zusammengefasst sind, ausgesteift, die maximale Höhe dieser Gebäude sei daher begrenzt durch die maximal zulässigen und sinnvollen Abmessungen der Kerne, schreiben die Ingenieure Manfred Grohmann und Harald Kloft.³²

Die in Amerika entwickelte Hochhausästhetik der „Kisten“ wurde in Frankfurt mit der regional verfügbaren, auf Beton basierenden Bautechnik zu erreichen versucht. Beispiele für diese Architektur waren das Zürich-Hochhaus (1962) mit 68 m von Werner Stücheli und Udo von Schaurath, die BHF-Bank (1966) mit 82 m von Sep Ruf und viele weitere Hochhäuser, die meisten davon mit einem Curtainwall aus Glas und Aluminium.

Dazu hatte es Nachhilfe durch die deutsche Aluminiumindustrie gegeben. Sie organisierte seit Anfang der 1960er Jahre für deutsche Architekten dreiwöchige Informationsreisen mit jeweils 70 Architekten, die in verschiedenen Städten 70 Objekte besuchten, in den Büros von S.O.M. und bei Mies van der Rohe vorbei schauten, vor allem aber in Pittsburgh bei Alcoa einen Fachvortrag zum Thema erhielten.³³

Dass die New Yorker Hochhausmoden und -techniken sich nun nicht nur indirekt als Wissenstransfer, sondern auch direkt auf Frankfurt übertrugen, zeigt das Beispiel der Chase Manhattan Bank Ende der 1960er Jahre.³⁴ Die Bank beauftragte das Frankfurter Architekturbüro Meid & Romeick mit einem Stahlskelettbau. Wie in Amerika üblich, vergab man den Bauauftrag an Hochtief als Generalunternehmer, mit dem ein Festpreis ausgehandelt wurde, was bis dahin in Frankfurt noch nicht vorgekommen war. Hochtief verkalkulierte sich jedoch und musste draufzahlen. Der Bauherr in New York veränderte den Entwurf für das Hochhaus nur dahingehend, dass es den zeitgenössischen New Yorker Vorbildern entsprechend eine dunkle Fassade erhielt. Man wählte schwarzbraun beschichtete Leichtmetallplatten, die dem Stahlskelettbau vorgehängt wurden. Eine aufwendige Klimaanlage wurde als zu teuer aus New York zurückgewiesen.

Bei dem Wettbewerb für das Commerzbank-Hochhaus³⁵ 1968 wurde das Seagram-Building sogar zum Vorbild für die Ausschreibung genommen, aber nicht ein von Mies van der Rohe und seinem Neffen eingereichter Entwurf eines Stahlskelettbaus, sondern der des Architekten Richard Heil wurde gebaut, dessen Zweischeiben-Hochhaus eine bessere Grundstücksausnutzung versprach. Auch hier wurden die Fassaden nach dem

32 M. Grohmann/H. Kloft (s. A 6), S. 98, 107.

33 A. Giefer, Deutsche Architekten reisen nach USA, in: Der Architekt 1/1962, S. 84-93.

34 Zu Nachfolgendem: E. Wegener, Zur Eröffnung kam Rockefeller – die Chase Manhattan-Zentrale, in: D. Janik (Hrsg.), Hochhäuser in Frankfurt. Wettlauf zu den Wolken, Frankfurt am Main 1995, S. 43.

35 T. Fanghänel, Bürogebäude der Commerzbank, in P. Sturm/P. C. Schmal (s. A 2), S. 104-107.



Abb. 5: Wettbewerbsmodell von L. Mies van der Rohe 1968 in der Ausstellung des Deutschen Architekturmuseums »Himmelstürmend. Hochhausstadt Frankfurt«; Foto: M. Rodenstein.

Seagram-Vorbild mit eloxiertem bronzefarbenem Aluminium verkleidet, das Tragwerk bestand jedoch aus Stahlbeton. 1969 reisten Vertreter der Gewerkschaft und der gewerkschaftseigenen Bank für Gemeinwirtschaft (BfG) zusammen mit den designierten Architekten Heil und Krahn sowie dem Baudezernenten Kampffmeyer, dem Leiter des Planungsamtes Müller-Raemisch wie dem Leiter der Bauaufsicht Lortz in die USA.³⁶ Es ging um Sondierungen für das zwischen 1971 und 1977 gebaute Hochhaus der Bank für Gemeinwirtschaft, den heutigen Eurotower, aber auch um die Feuerschutzbestimmungen bei Hochhäusern mit Höhen um 150 m und um das in New York seit 1961 geltende Bonussystem für Hochhäuser, wonach höher als gesetzlich festgelegt gebaut werden darf, wenn man im Hochhaus einen öffentlichen Raum schafft, öffentliche Wege und Geschäfte zulässt, Theater oder Museen integriert, um öffentliches Leben in und um die Hochhäuser herum zu erzeugen und um die Kommune von Infrastrukturausgaben zu entlasten. Diese Idee wurde für Frankfurt adaptiert. Höhen und Leistungen für die Öffentlichkeit mussten aber hier zunächst ohne die gesetzliche Grundlage ausgehandelt werden, die es in New York gab, weshalb die Bemühungen nicht selten vergeblich blieben, so dass die Hochhäuser

mit wenigen Ausnahmen isolierte Inseln in der Stadt wurden. Auch wenn seit Ende der 1990er Jahre auf der Basis städtebaulicher Verträge in Frankfurt verbindliche Leistungen für die Öffnung der Hochhäuser ausgehandelt werden konnten, so ist doch das Bewusstsein in der Frankfurter Bevölkerung bisher wenig ausgeprägt, dass die Stadt mit dem Hochhausbaurecht dazu verhilft, dass sich Privatleute ein Stück vom Himmel aneignen, damit verdienen können und deshalb der Öffentlichkeit etwas zu geben haben.

4.2. Ingenieurwissenschaftliche Innovationen für den Hochhausbau aus den USA

Was hat nun die Reisegruppe aus Frankfurt 1969 in den USA sehen können? Während in Frankfurt noch „Kisten“ gebaut wurden, war man bei S.O.M. schon wieder weiter. Das hatte man im Wesentlichen Fazlur Khan zu verdanken.

³⁶ P. Sturm, Eurotower, in: P. Sturm/P.C. Schmal (s. A 2), S. 100, Fußnote 1.

Fazlur Khan (1929-1982), war ein Amerikaner aus Bangladesh, der als Ingenieur und Architekt den Hochhausbau revolutionierte, indem er in den 1960er Jahren eine Reihe von bahnbrechenden Erfindungen für den Hochhausbau machte.³⁷ So entwickelte er das Outriggersystem, das den Kern eines Hochhauses mit den tragenden Außenstützen verbindet und damit die Steifigkeit des Tragwerkes erhöht; er erfand aber auch ganz neue Tragwerksysteme für Hochhäuser wie die gerahmte Röhre (framed tube), das Röhre-in-Röhre-System (tube in tube system) und die gebündelten Röhren (bundled tubes). Mit dem Röhrenbausystem aus Stahl als Tragwerk für Hochhäuser verkehrte Fazlur Khan das bisherige Prinzip der nichttragenden Fassade des Hochhauses ins Gegenteil. Die Fassade, die jetzt aus einer Röhre besteht, wird zum tragenden Element ausgebildet. Mit diesen Innovationen wurde, vereinfacht gesagt, höher und stabiler gebaut. Sie waren Meilensteine im Hochhausbau. Entsprechend den Möglichkeiten der stahlorientierten US-amerikanischen Bauindustrie entwickelte Fazlur Khan auf der Basis der Ideen von Myron Goldsmith zusammen mit dem Architekten Bruce Graham das John Hancock Center (344 m) mit einem stählernen Röhrentragwerk als Fachwerkkonstruktion (braced frames),³⁸ das eine sehr stabile und zugleich sichtbare Megastruktur bildet (erbaut 1965-1969). Verglichen mit den herkömmlichen Konstruktionen konnte nun auch ökonomischer gebaut werden. So wurde der Bau mit 100 Stockwerken für die vergleichbaren Kosten eines 45-stöckigen Hochhauses üblicher Bauart hergestellt.³⁹ Die Konstruktion des Hochhauses wurde offen gezeigt. Sie war zu einem Merkmal der Gestaltung geworden.

Fazlur Khans Erfindungen wurden dann auch im Sears-Tower in Chicago, heute Willis-Tower, einem Beispiel für gebündelte Röhren, angewandt und weiterentwickelt und kamen auch in den Twin-Towers des World Trade Centers (1972) zur Anwendung, die ebenfalls von S.O.M (Architekt Yamasaki) gebaut wurden. In den USA dominierte diese



Abb. 7: John Hancock Center (1969) Chicago von Fazlur Khan und Bruce Graham: Quelle: *wikimedia commons, PaulVIF.*

37 W. Sobek, Fazlur Rahman Khan (1929-1982). Ingenieurporträt, in: Deutsche Bauzeitung 05. 2008, S. 59-62.

38 Einfaches Stahlfachwerk hatte sich bereits im Singer Gebäude von 1908 als Windversteifung bewährt; vgl. O. Rappold (s. A 4), S. 170.

39 A. Lepik (s. A 29), S. 86.



Abb. 7: Lochfassaden der im Bau befindlichen Türme der Deutschen Bank Zentrale 1982; Quelle: Deutsche Bank AG, Historisches Institut.

Bauweise mit zahlreichen Varianten die Hochhausbauten seit den 1970er Jahren. Die ersten Beispiele für diese neuen Verfahren in Frankfurt, mit denen nun auch neue Höhen von ca. 150 m erreicht wurden, waren 1977 das BfG-Hochhaus, heute Eurotower mit 148 m, der Silberturm der Dresdner Bank im Bahnhofsviertel 1980 mit 166 m und die Zwillingstürme der Deutschen Bank 1984 mit 155 m.⁴⁰ Bei allen war das Ingenieurbüro Beck-Gravert-Schneider für das Tragwerk zuständig. Beim Bau der Zwillingstürme der Deutschen Bank wurde erstmals in Frankfurt das Tube in Tube-Verfahren angewandt. Hier hatte der Bauunternehmer Schörghuber das Grundstück des ehemaligen Löwensteinschen Palais‘ gekauft und das Büro ABB Architekten 1977 mit dem Entwurf für einen Verwaltungs-

bau auf einem großen Grundstück beauftragt, für das aus klimatischen wie ästhetischen Gründen bereits die Auflage von zwei Hochhäusern bestand. Es wurde nun – wie der Architekt Gilbert Becker von ABB schrieb – aus Kostengründen als Tragwerk das Tube in Tube-System angewandt: Es gab eine innere Röhre und eine äußere Röhre, beides aus Beton. „Angeregt durch amerikanische Untersuchungen über das Bauen mit dünnwandigen Massivwänden bei Hochhäusern (Concrete Tube Construction) wurde dieses Konzept der weiteren Planung zugrunde gelegt.“⁴¹

Als 1979 die Deutsche Bank das Grundstück mitsamt der Hochhausplanung und den Architekten übernahm, wollte man den begonnenen Bau nicht unterbrechen und suchte nun eine Fassadengestaltung, die den beiden Türmen ein einheitliches Aussehen geben sollte. Die entstehende Lochfassade sollte verkleidet werden.

Man erhoffte sich von einer Reise in die USA zu den Büros von Hines, Johnson und S.O.M. weitere Anregungen für den technischen Ausbau, das Klima, die Beleuchtung, die Technische Versorgung, die Repräsentationsbereiche, den Innenausbau und die Baukosten. Nachdem der Architekt der Deutschen Bank Huppert nach einer einwöchigen Reise in den USA genau Bericht erstattet hatte, folgte eine weitere Reise von wenigen Tagen im

40 Gespräch mit Prof. Manfred Grohmann am 28.11.2014.

41 G. Becker, Taunusanlage 12, in: *Deutsche Bank AG Frankfurt am Main* (Hrsg.), Taunusanlage 12, Dortmund 1984, S. 133-138, hier S. 135.

November 1979 nach New York, Minneapolis und Houston, an der aus Frankfurt neben dem für den Bau verantwortlichen Vorstandsmitglied Hilmar Kopper, Walter Hanig und Gilbert Becker von ABB, sowie zwei Architekten der Deutschen Bank teilnahmen.⁴² Neben dem Eindruck, den Philip Johnsons IDS-Hochhaus in Minneapolis hinterlassen hatte – es ist der Fassade der späteren Zwillingstürme am nächsten –, ist ein Gespräch mit dem Glasfachmann der Firma PPG, Max Marsh, für den weiteren Bau bedeutsam gewesen, denn als man zurück war, wusste man, wie die Fassade auszusehen hatte und wie sie herzustellen war.⁴³

4.3. Die amerikanische Postmoderne in Frankfurt

Die mit der Ära der „Kisten“ verbundene verunglückte Hochhauspolitik im Westend unter Führung der SPD hatte 1977 der CDU eine kommunalpolitische Mehrheit beschert. So blieb es erst einmal still um die Hochhäuser, bis die Stadt selbst mit ihrer Messegesellschaft wieder einen Vorstoß wagte: mit zwei Hochhäusern auf eigenen Grundstücken und nun auch beraten von dem Kunsthistoriker Heinrich Klotz, Professor in Marburg und Leiter des Deutschen Architekturmuseums von 1979-1989. Klotz stand mit amerikanischen Architekten in Verbindung, die sich vom Internationalen Stil abgewandt hatten, und er versuchte sie für Frankfurt zu interessieren.

Das erste Messehochhaus 1980 bis 1985 von dem Kölner Architekten Oswald Maria Ungers erbaut, der zwischen 1967 und 1977 in den USA gelebt hatte, war auch das erste, das nicht mehr dem Internationalen Stil verpflichtet war. Als die Messegesellschaft 1983 ein zweites Hochhaus errichten wollte, hatte sie zunächst eine USA-Reise unternommen und anschließend neben deutschen Teilnehmern auch das Büro Murphy & Jahn in Chicago zum Wettbewerb aufgefordert. Die Jury hatte sich für den Entwurf eines deutschen Büros ausgesprochen. Doch Heinrich Klotz, der Helmut Jahn protegierte, beeinflusste die Messegesellschaft dahingehend, dass das Büro Murphy & Jahn den Zuschlag erhielt.⁴⁴

Helmut Jahn, ein Deutsch-Amerikaner, der in Chicago lebt und bereits zahlreiche Hochhäuser gebaut hatte, war 1978 zu den „Chicagoer Sieben“ gestoßen, die sich anlässlich einer Architekturausstellung in Chicago 1976 gegen Hochhäuser in der Nachfolge Mies van der Rohes positionierten. Für Frankfurt entwarf Jahn in der Manier des Art Déco einen, wie er selbst im Interview mit Thomas Zorn sagte, dem Campanile in Venedig nachgebildeten Turm,⁴⁵ der 1991 wie die Deutsche Bank im Tube in Tube-Verfahren fertiggestellt wurde. Auf Grund seiner besonderen Form ist es dieses Hochhaus, welches

42 Die Unterlagen zu den beiden Reisen finden sich im Archiv der Deutschen Bank AG Frankfurt, Historisches Institut, HADB, V40/x88.

43 Telefongespräch mit dem Architekten Heinz Scheid, der am Bau der Zwillingstürme beteiligt war, am 14.10.2014.

44 *Arch+ 26 und features* (Hrsg.), Die Klotz Tapes. Das Making-of der Postmoderne, S. 45-241, hier S. 211.

45 Zu Folgendem: W. Zorn, Grandioser Solitär, in: *D. Janik* (s. A 34), S. 86 f.



Abb. 8: Messeturm (1991) von Murphy & Jahn;
Quelle: *wikimedia commons, N. Nagel.*

bei den Frankfurtern seiner äußeren Erscheinung wegen, der Wiedererkennbarkeit und nicht zuletzt seiner Sichtbarkeit von den ein- und ausfahrenden Zügen her besonders beliebt ist. Dieses durch und durch amerikanische Hochhaus ist zum Symbol für Frankfurt geworden.

Hier ist es angebracht, zu erinnern, dass kein Hochhaus ohne potente risikofreudige Investoren entstehen würde, die Planungspolitik in Frankfurt aber den Fehler machte, trotz klarem Büroraumüberschuss Hochhausgenehmigungen anzubieten, so dass Baustellen über Jahre liegen blieben. Die New Yorker Immobilien- und Entwicklungsgesellschaft Tishman Speyer erschien dann als Retter in dieser selbst verschuldeten Frankfurter Not. Diese Firma sprang bisher dreimal ein, als andere Investoren sich wegen knapper Finanzen von Großprojekten zurückzogen und niemand sonst die bereits genehmigten Projekte übernehmen wollte: das erste Mal beim Messeturm, das zweite Mal beim Opernturm. Heute ist die Firma noch engagiert beim gerade eröffneten Taunustor, das eine schwierige Entstehung von 14 Jahren hinter sich hat. Als ein Konsortium unter Führung der Deutschen Bank nach dem Börsenkrach 1987 das Interesse an der Finanzierung des Messeturms verlor, stieg Tishman Speyer, unterstützt von der Citybank ein, als sich die

Immobiliensituation wieder verbesserte. Das Projekt, das beim Absprung der Deutschen Bank auf 200 Mio. Euro geschätzt wurde, soll schließlich gut 500 Mio. Euro gekostet haben. Es wurde 1991 fertig gestellt. Tishman Speyer konnte das Projekt inzwischen auch zur finanziellen Zufriedenheit weiter veräußern. Mitinhaber Jerry Speyer (geb. 1940 in New York), dessen Vater, ein Schuhfabrikant, 1939 vor den Nationalsozialisten aus Frankfurt nach Amerika floh und der sich wegen der guten Erinnerungen seines Vaters der Stadt verbunden fühlte, betrachtete den Messeturm als „Denkmal für den Vater“. Der Messeturm, diese Frankfurter Ikone, ist seit 2014 wieder ganz in amerikanischer Hand und hat auch amerikanische Mieter.⁴⁶

⁴⁶ Der Investor ist Blackstone, der Hauptmieter die US-Investmentbank Goldman Sachs; vgl. Frankfurter Rundschau, 08.10.2014, S. F 10.

Händeringend suchte man in Frankfurt ab 2002 wieder einen Investor, der sich der liegengelassenen Baugrube am Opernplatz annehmen sollte. Der bereits in die Krise geratenen Zürich Versicherung wurde der Abriss des Zürich-Hochhauses und der Bau eines doppelt so hohen Hochhauses genehmigt. Sie zog sich aber trotz dieses Geschenkes aus Frankfurt zurück. Der Büromarkt war gesättigt. Schließlich sprang 2004 auch hier Tishman Speyer ein; es dauerte noch weitere drei Jahre bis zum ersten Spatenstich. Auch bei dem seit 2000 in Planung befindlichen Taunustor hat sich Tishman Speyer seit 2007 als Projektentwickler engagiert; nach Umplanung und weiterem Stillstand ist das Gebäude, ein Büroturm von 170 m mit angelehntem 60 m hohem Wohnturm, erst vor kurzem fertiggestellt worden.

In den 1980er Jahren kam ein weiteres Architekturbüro aus Amerika mit seinen Hochhausprodukten nach Frankfurt: Kohn, Pedersen und Fox. Das heute „Westend 1“ genannte Hochhaus hatte eine äußerst fragwürdige lokalpolitische Vorgeschichte. Dem könne man nur mit einer ausgezeichneten Gestaltung des Hochhauses begegnen, meinte der 2013 verstorbene Frankfurter Projektentwickler Werner Pfaff in einem Interview im Rahmen eines universitären Projektes 1998. Er war bereit, in aller Welt nach einem geeigneten Architekten zu suchen. In New York wurde er in einem finsternen kleinen Büro fündig, wo William Pedersen von Kohn, Pedersen und Fox ihm seine Gipsmodell-Entwürfe zeigte. Pedersen wurde nach Frankfurt eingeladen, wo Werner Pfaff mit ihm auch den Kaisersaal im Römer besuchte. Das Ergebnis war das Kronenhochhaus, das an die zahlreichen Kaiser, die in der Stadt gekrönt wurden, erinnern sollte. Allerdings wird das Kronenhochhaus von der Frankfurter Bevölkerung kaum mit der Frankfurter Geschichte, sondern in der Regel mit der Freiheitsstatue in New York assoziiert. Dieses amerikanische Büro Kohn, Pedersen und Fox entwarf 1997 auch noch die beiden eleganten Türme Kastor und Pollux.

Zu erwähnen sind auch amerikanische Vorbilder aus der Phase der Postmoderne, die von Architekten und Ingenieuren in Frankfurt variiert wurden. Der Architekt der Revitalisierung des Rhein-Main-Centers im Westend Helmut Joos baute 1991 dieses aus den 1960er Jahren stammende Hochhaus so um, dass man sich an das berühmte AT&T-Hochhaus von Philip Johnson, heute Sony-Hochhaus, von 1984 erinnert fühlt. Nach 2000 kam mit dem Wohnhochhaus von Hans Kollhoff in Sachsenhausen noch die Erinnerung an das Art Déco-Hochhaus, das American Standard Building des Architekten André Hood von 1923 mit seinem ebenfalls kronenartigen Abschluss und seinen Vergoldungen hinzu.



Abb. 9: Kronenhochhaus (1993)
von Kohn, Pedersen, Fox;
Foto: M. Rodenstein.



Abb. 10, 11: American Standard Building (1923) in New York von André Hood (li.); Quelle: *wikimedia Commons, J.C. Benoist*; und Main Plaza (2002) in Frankfurt (re.) von Hans Kollhoff 2002; Foto: *M. Rodenstein*.

5. GLOBALISIERUNG UND ZWEITE MODERNE: DAS TRAGWERK ALS ÄSTHETISCHES ELEMENT

Nach der Phase postmoderner Hochhausästhetik ist eine Verbindung zu Amerika kaum mehr zu erkennen. Regionale Bautechniken sind nicht mehr bestimmend, weil ihre ökonomischen Vorteile in Zeiten der Globalisierung verloren gingen.⁴⁷ Hochhäuser in aller Welt sind inzwischen Mischsysteme aus Stahl, Stahlverbund-Elementen, Stahlbeton und Beton. Architekten und Ingenieure konzentrieren sich auf die neuen Formen, die dabei generiert werden können. Während beim Internationalen Stil die damals neue Hochhausästhetik darin lag, dass das Äußere, die Fassade, so gestaltet ist, dass die Konstruktion erkennbar wird, kam danach eine Zeit der Verschleierung der Konstruktion durch die Spiegelglasfassade und die steinerne Postmoderne. Jetzt aber wird die Konstruktion ein Teil des Designs, der Ästhetik; Konstruktion und Fassade lassen sich nicht mehr tren-

⁴⁷ *M. Grohmann/H. Kloft* (s. A 6), S. 100.



Abb. 12: Europäische Zentralbank;
Foto: U. Dettmar.

nen. Auch in Frankfurt ist diese Weiterentwicklung der Hochhausästhetik zu sehen, die mit dem John Hancock Center in Chicago ihren Anfang genommen hat, bei dem Fazlur Khan die Stahl(fachwerk)konstruktion als Gestaltungselement ausgebildet hatte. Diese Entwicklung ging weiter. Wir finden sie z.B. in Hongkong bei dem HSBC-Building von Norman Foster und dem britischen Ingenieurbüro Arup von 1985 sowie beim Gebäude der Bank of China von I. M. Pei von 1990, aber auch in Peking bei dem CCTV-Hochhaus von Rem Koolhaas und Ole Scheller, ebenfalls mit Arup, von 2012.

In Frankfurt gibt es zwei Gebäude, bei denen die neue Konstruktionsweise auch als ästhetisches Element sichtbar und die Trennung von Konstruktion und Fassade aufgehoben ist. Das erste ist die Commerzbank des Architekten Norman Foster und des Ingenieurbüros Arup von 1997 mit einer gut sichtbaren Stahlrahmenkonstruktion. Das zweite ist das neue Gebäude der Europäischen Zentralbank von 2014 von dem Wiener Architekturbüro CoopHimmelb(l)au und

dem Frankfurter Ingenieurbüro Bollinger + Grohmann, in dem das tragende Stahlfachwerk ein sichtbarer Bestandteil der Gestaltung und der Ästhetik ist.⁴⁸

Diese Hochhäuser haben aber keine Botschaft mehr für die Stadt, in der sie stehen. Oder doch? Wenn es auch Zufall sein mag, dass 2014 Stahlfachwerk am neuesten Frankfurter Hochhaus der EZB erscheint und gleichzeitig mit der Rekonstruktion eines Holzfachwerkbaus der Goldenen Waage von 1600 in der „neuen“ Altstadt begonnen wird, so stellt doch das Fachwerk eine unerwartete über Amerika vermittelte bautechnikgeschichtliche Verbindung zwischen den neuen Hochhäusern und der neuen Altstadt in Frankfurt her, zwischen denen bisher nur der ästhetische Gegensatz thematisiert wurde.

Dass die Verbindung von Frankfurt in die USA weniger direkt geworden ist, liegt auch an den neuen Höhendimensionen, die dort bearbeitet werden und die in Deutschland nicht in Frage kommen. S.O.M steht nach wie vor an der Spitze der Hochhausinnovationen – soweit es die Höhe betrifft. Architekten und Ingenieure von S.O.M. haben 2010 nicht

48 E. Santifaller, *Symbolische Metamorphosen – das Gebäude der Europäischen Zentralbank*, in: C. Schittich/P. C. Schmal (Hrsg.), *Bollinger+Grohmann*, München: DETAIL – Institut für Internationale Architekturdokumentation 2013, S. 42-51.

nur das höchste Gebäude der Welt, den Burj Chalifa in Dubai mit über 600 m, sondern auch das One World Plaza mit über 500 m das höchste Gebäude der USA gebaut, welches an die Stelle des World Trade Centers tritt. Die Zukunft in Frankfurt liegt wohl eher im ökonomisch bedingten Downsizing und im Wohnungsbau. Der Internationale Hochhauspreis weist den Weg. Er ging 2014 an ein Mailänder Wohnhochhaus, „bosco verticale“ genannt, das sich den neuen stadtklimatischen Herausforderungen widmet. Last but not least lockert sich das Verhältnis zu Amerika, weil ästhetische und technische Hochhausinnovationen sich heute nicht mehr nur auf die USA beschränken, sondern weltweit und auch in Frankfurt zu finden sind. Von etwa 530 Frankfurter Hochhäusern,⁴⁹ davon 104 über 50 m, sind zwar nicht alle, jedoch zahlreiche markante Gebäuden der Skyline unter amerikanischem Einfluss entstanden, so dass man Frankfurt vom Baulichen her mit Recht „Mainhattan“ und die „amerikanischste“ Stadt Deutschlands nennen kann.

49 M. Kummer, Auf der Suche nach Hochhausregeln, in: P. Sturm/P. C. Schmal (s. A 2), S. 63.

STADTPLANUNG IM POSTSOWJETISCHEN RUSSLAND

DER GEPLANTE UMBAU PERMS ZUR KOMPAKTEN, NUTZUNGSGEMISCHTEN »EUROPÄISCHEN STADT«

1. EINFÜHRUNG

Der Umgang mit sowjetischen Stadtstrukturen, die Positionierung in einem wettbewerbs-gesteuerten System und die Produktion städtischer Images sind Herausforderungen, denen sich viele Städte im heutigen Russland stellen. Kaum eine russische Stadt verfolgte diese Ziele bisher auf so Aufsehen erregende Weise wie die am Fuße des Uralgebirges ge-legene Stadt Perm. Die rund eine Million Einwohner zählende Industriestadt sieht sich seit dem Zerfall der Sowjetunion mit Deindustrialisierung, hohen Arbeitslosen- und Kri-minalitätsraten sowie einer schrumpfenden Bevölkerungsentwicklung konfrontiert. Die Probleme schienen derart bedrohlich, dass die Losung „Революция или смерть!“ (Revo-lution oder Tod!)¹ ausgerufen wurde. Um Schrumpfungsprozessen und dem Niedergang der Städte entgegenzuwirken, wird Stadtmarketing zu einem wichtigen Teilgebiet von Stadtentwicklung und Stadtpolitik. Für die Imagebildung in Perm entschied man sich für einen radikalen Weg: Hier, an der Schwelle zu Sibirien, sollte innerhalb kurzer Zeit ein internationales Kulturzentrum und die östlichste Kulturhauptstadt Europas entstehen. Gleichzeitig beinhaltete die Strategie eine umfassende Erneuerung der Stadtstruktur: Das deklarierte Ziel sah die Schaffung eines städtischen Umfeldes nach ‚europäischen Maß-stäben‘ vor. Seit 2008 wurden kulturelle Schlüsselpositionen mit Experten von außerhalb besetzt, internationale Wettbewerbe für Kulturbauten durchgeführt und ein westeuro-päisches Büro mit der Ausarbeitung eines städtebaulichen Masterplans beauftragt. Die von oben eingeleiteten Prozesse brachten der Stadt Aufmerksamkeit, gleichzeitig bildete sich jedoch eine breite Gegnerschaft unter der lokalen Elite und der Bevölkerung Perms.

Im Zentrum des vorliegenden Beitrags steht die Analyse der städtebaulichen Strategie und insbesondere des für Perm erarbeiteten strategischen Masterplans.² Folgende Fra-

1 Vgl. A. Muratov, Ot redaktora, in: Proekt Rossija 56/02/2010, S. 58.

2 Dieser Beitrag basiert auf einer 2012 am Institut für Slawistik der Karl-Franzens-Universität Graz einge-reichten Diplomarbeit mit dem Titel „Urbanistische Ideen im sowjetischen und postsowjetischen Rus-sland am Beispiel Perm“. Die Arbeit wurde 2013 mit dem Otto-Borst-Preis für den Wissenschaftlichen Nachwuchs ausgezeichnet. Für den vorliegenden Beitrag wurden Entwicklungen seit 2012 ergänzt sowie die Verbreitung und Wirkung des Masterplans innerhalb Russlands aufgenommen.

gestellungen sollen beantwortet werden: Inwieweit baut der Masterplan auf vorhandenen Strukturen und lokalen Ressourcen auf? Welche Rolle spielt das städtebauliche Erbe der sowjetischen Moderne – wird es als Potential oder als Last für die zukünftige Entwicklung Perms begriffen? Schließlich soll die Frage beantwortet werden, welche Rolle dem städtischen Umfeld und der städtebaulichen Konzeption bei der Konstruktion neuer städtischer Images zukommt.

Der für Perm erarbeitete Masterplan folgt dem Modell der kompakten nutzungsgemischten Stadt (häufig auch als Modell der Europäischen Stadt bezeichnet). Das Modell hat sich seit den 1990er Jahren innerhalb West- und Mitteleuropas als städtebauliches Leitbild durchgesetzt und damit das Paradigma der funktionalistischen Moderne abgelöst. Es findet jedoch längst auch über diese Grenzen hinaus Verbreitung und wird in unterschiedlichen Planungskulturen durch kulturelle, soziale und politische Rahmenbedingungen geformt und verändert. Auf gesamtstädtischer Ebene wird das Modell gemeinhin als Lösung einer Vielzahl unterschiedlicher Anliegen präsentiert: Es fasst „ökologische, soziale, politische, ökonomische und kulturelle Anforderungen an zukünftige Stadtentwicklung in ein einziges vertrautes Bild“ und kann darum „von sehr vielen unterschiedlichen Fachdisziplinen und Politikfeldern getragen werden“.³ Darin liegt auch die klassische Stärke des Konzepts begründet. Dieser Beitrag vertritt die These, dass das Konzept in Russland eine zusätzliche Dimension erhält, die nur im Kontext von Globalisierung und Postfordismus und der damit einhergehenden gestiegenen Bedeutung von Stadtmarketing und Imagebildung verständlich wird: Es soll demonstriert werden, wie das Image der Europäischen Stadt als Produkt für die Transformation russischer Städte in aufstrebende, attraktive ‚(west-)europäische‘ Städte propagiert wird und damit Stadtmarketing-Zwecken dient. Es soll ferner gezeigt werden, dass die städtebauliche Strategie in Perm kaum auf bestehende Strukturen oder auf lokalen Qualitäten und Ressourcen aufbaut. Während diesen gemeinhin kaum Wertschätzung entgegengebracht wird, möchte dieser Beitrag auf bestehende Qualitäten und Ansatzpunkte für zukünftige Entwicklungen hinweisen.

Perm wurde als Fallstudie gewählt, da sich die Stadt damit rühmt, mit gängigen Praktiken der postsowjetischen Stadtplanung gebrochen zu haben und neue Wege zu gehen.⁴ Perm stellt den ersten Versuch dar, das Modell der kompakten nutzungsgemischten Stadt in Russland auf stadtweiter Ebene einzuführen. Vor diesem Hintergrund wurde postuliert, dass der ausgearbeitete Masterplan auch auf andere russische Städte übertragbar sei und folglich zu einem Paradigmenwechsel in der gesamten russischen Stadtplanung füh-

3 J. Jessen, Europäische Stadt als Bausteinkasten für die Städtebaupraxis – die neuen Stadtteile, in: W. Siebel, Die europäische Stadt, Frankfurt a.M. 2004, S. 94.

4 Vgl. A. Muratov (s. A 1), S. 58 sowie A. Ložkin, Novaja gradostroitel'naja model': Permskij period, in: i+u Innovacii + Urbanism, März 2012, S. 34.

ren könne.⁵ Wie in zahlreichen osteuropäischen Städten wurde auch in Perm ein Großteil der Stadtstruktur während der sowjetischen Herrschaft errichtet. Abgesehen von dem Intermezzo unter Stalin wurde Städtebau dabei vor allem basierend auf den Prinzipien der Moderne betrieben. Aus diesem Grund spielt insbesondere der Umgang mit den Strukturen der Nachkriegsmoderne eine entscheidende Rolle für die zukünftige Entwicklung vieler postsowjetischer Städte. Auch wenn das Ergebnis einer Einzelfallstudie keine allgemeingültigen Aussagen sein können, so kann sie doch dazu beitragen, mehr über die Gesellschaft und den Kontext, in den der Fall eingebettet ist, zu erfahren.⁶ Das Ziel der gewählten Fallstudie ist es demnach, einen Beitrag zum Verständnis von Stadtplanung im heutigen Russland zu leisten.

Für die Beantwortung der Fragestellungen behandelt der Beitrag zuerst die Stadtentwicklung Perms und gibt einen Einblick in die Geschichte der Stadt bis heute. Anschließend werden die seit 2008 eingeleiteten Initiativen dargestellt, bevor die städtebauliche Strategie und der Masterplan in den Fokus der Analyse rücken. Besondere Aufmerksamkeit wird auf die Kritik lokaler Experten, die Verhandlung des Konzepts auf lokaler Ebene und auf bestehende Widerstände und Einflussfaktoren gelegt. Der Beitrag endet mit einem kritischen Resümee und einem Ausblick, denn obwohl die in Perm eingeleitete Strategie heftige Kritik hervorgerufen hat, findet der Masterplan innerhalb Russlands auf unterschiedlichen Wegen Verbreitung. Für die Studie wurde ein Mix aus qualitativen Forschungsmethoden eingesetzt: qualitative Inhaltsanalyse von Fachzeitschriften, Planungsdokumenten, Blogs, veröffentlichten und unveröffentlichten Berichten, Gespräche mit Planungsexperten in Perm sowie Beobachtung vor Ort.

2. DIE STADTENTWICKLUNG PERMS VON DER GRÜNDUNG BIS HEUTE

Perm liegt etwa 1.200 Kilometer nordöstlich von Moskau im Uralvorland und stellt flächenmäßig die drittgrößte Stadt Russlands (nach Moskau und St. Petersburg) dar. Gemäß der gesamtrussischen Bevölkerungserhebung von 2010 zählte die Stadt 986.497 Einwohner und galt damit als zwölftgrößte Stadt Russlands.⁷ Perm liegt am Fluss Kama, an dessen Verlauf sie auf einer Länge von rund 70 Kilometern gewachsen ist. Die Route der Transsibirischen Eisenbahn läuft durch die Stadt. Sie bildet das administrative Zentrum der Region Perm, die 2005 durch die Zusammenlegung des Oblast Perm mit dem autonomen Kreis der Komi-Permjaken entstanden ist.

5 Vgl. B. Goldhoorn, *Perestrojka po-permski*, in: *Proekt Rossija* 56/02/2010, S. 83.

6 Vgl. L. M. Small, *How many cases do I need? On science and the logic of case selection in field-based research*, in: *Ethnography* 10/01/2009, S. 20.

7 Vgl. *Goskomstat*, *Goroda s čislennost'ju postojannogo naselenija ot 500 tys. do 1 mln, Čelovek*, 2010, Tabelle: www.gks.ru/bgd/regl/b10_109/Main.htm [06.09.2012].



Abb. 1: Historischer Part nahe Razguljaj, Perm; Foto: D. Zupan, 2012.

2.1. Entstehung und Entwicklung der Stadt bis 1917

Für die heutige moderne Stadt wird davon ausgegangen, dass sie auf die Eröffnung eines Kupferschmelzwerks im Jahre 1723 zurückgeht: Peter I. sandte Anfang des 18. Jahrhunderts Truppen in die Ural-Region, um geeignete Standorte für die Errichtung staatlicher Kupferschmelzindustrien ausfindig zu machen.⁸ An der Stelle, an dem der Fluss Egošicha in die Kama mündet, wurde eine Fabrik errichtet und nach dem Fluss sowie einer nahe liegenden Ansiedlung unter selbigem Namen benannt – Egošichinskij Zavod.⁹ Eine bedeutende Entwicklung nahm die Ansiedlung durch einen Erlass Katharinas II. im Jahre 1781, die beschloss, der Stadt den Namen Perm zu geben und sie zum Zentrum einer durch Neugliederungen entstandenen Region zu machen.¹⁰ Im Auftrag der Sankt Petersburger und Moskauer Baukommission wurde 1784 der erste Generalplan für die Stadt von

8 Dies geschah im Zuge der industriellen Entwicklung unter Peter I., die im 18. Jahrhundert durch die Entdeckung von Rohstoffen zu zahlreichen Fabrikneugründungen in der Ural-Region führte. Viele dieser Fabrikansiedelungen entwickelten sich in späterer Zeit zu Städten; vgl. *T. Budantseva, Avant-Garde between East and West. Modern Architecture and Town-Planning in the Urals 1920-30s*, Univ. Diss. 2007, S. 67; vgl. www.tudelft.nl/assets/uuid:b42303ca.../TB_defdissertation.pdf [02.07.2012].

9 Vgl. *A. M. Belavin, Egošicha*, in: *M. G. Nečaev, Perm' ot osnovanija do našich dnei. Istoričeskie očerki*, Perm' 2000, S. 21.

10 Vgl. *A. M. Belavin, Voznikovenie goroda*, in: *M. G. Nečaev (s. A 9)*, S. 26 f.

dem Architekten Ivan Lem erarbeitet. Im Zuge dessen wurde ein geradliniges, rasterförmiges Straßensystem entlang des Flusses angelegt, womit die Kama zur bestimmenden Entwicklungsachse der Stadt wurde.¹¹ Die Grundstruktur dieses ersten Generalplans ist noch heute im Zentrum der Stadt ablesbar. Mit dem Versiegen der Kupfergruben Ende des 18. Jahrhunderts ging für Perm die erste Ära der Fabrikstadt – der *gorod-zavod* – zu Ende.¹² Von nun an wuchs Perm zu einem Handelszentrum heran. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts kam die Schifffahrt hinzu, wodurch man am gesamtrussischen Markt teilnehmen konnte. Auch der Schienenverkehr entstand: Ab den 1870er Jahren wurden die Verbindungen mit Ekaterinburg und St. Petersburg in Betrieb genommen.¹³ Im Zuge dessen wurde der Bahnhof Perm I errichtet und die Schienen entlang der Kama verlegt – von nun an ist die Stadt durch die Gleisanlagen vom Fluss abgeschnitten. Durch die Ansiedlung von Kanonenfabriken kam es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer Wiederbelebung der *gorod-zavod*. Von diesem Zeitpunkt an bis Ende der 1980er Jahre spielte die Waffenproduktion eine wichtige und prägende Rolle in der gesamten Region.

2.2. Unter sowjetischer Herrschaft

Während sich Perm bis 1917 als erfolgreiche Industrie- und Handelsstadt entwickelte und kontinuierlich wachsende Bevölkerungszahlen verzeichnete, erlebte sie unter sowjetischer Herrschaft einen rasanten Bevölkerungsanstieg: Im Jahre 1912 zählte die Stadt rund 75.000 Bewohner, wohingegen sie bis zum Zerfall der Sowjetunion auf über eine Million Einwohner angewachsen war.¹⁴ Dieses Wachstum wurde vor allem durch folgende Faktoren ermöglicht: Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs entwickelte sich Perm zu einem industriellen Schlüsselzentrum mit einer Spezialisierung im Bereich der Verteidigungs- und Waffenindustrie. Da die Uralstädte weit genug von der Front entfernt lagen, wurden viele Industrien mitsamt Bevölkerung in diese Regionen evakuiert – im Zuge dessen wurde die Uralregion zu einer der wichtigsten Industriezentren der Sowjetunion.¹⁵ Perm wurde damit bis zum Zerfall der Sowjetunion zu einer geschlossenen Stadt, womit sie für Auswärtige und für Ausländer nicht zugänglich war. Im Zuge dieser industriellen Entwicklung wurden umliegende Ansiedlungen, neu errichtete Satellitenstädte sowie Industrieanlagen in die Stadt eingegliedert.¹⁶ Durch diese Eingliederungen stellt sich die Struktur der Stadt heute sehr vielschichtig und teilweise zergliedert dar:

11 Vgl. A. M. Belavin (s. A 10), S. 28 sowie L. V. Pereskokov, Gorodskoe stroitel'stvo, in: M. G. Nečaev (s. A 9), S. 38.

12 Vgl. I. Archipenkova u.a., Putevoditel' Perm', Perm' 2011, S. 26.

13 Vgl. M. G. Nečaev, Gorodskaja ekonomika i chozjajstvo, in: M. G. Nečaev (s. A 9), S. 61.

14 Vgl. M. G. Nečaev, Kto prožival v Permi, in: M. G. Nečaev (s. A 9), S. 73.

15 Vgl. I. M. Matley, Cities of the Soviet Union and Eastern Europe, in: S. D. Brunn / J. F. Williams, Cities of the World. World Regional Urban Development, New York u.a. 1983, S. 139 f.

16 Vgl. M. N. Stepanov, Development of the Satellite Places of Perm', in: Soviet Geography: Review and Translation 3/3/1962, S. 65.

Das Stadtgebiet umfasst einen zentralen Kern und rundumliegende Ansiedlungen, wobei letztere sowohl in territorialer als auch in sozialer Hinsicht zum Teil stark vom zentralen Kern isoliert sind.¹⁷

Bereits zu Beginn der 1930er Jahre veröffentlichte die Uraloblispolkom (Komitee des Ural'skaja Oblast) ein Dokument zur Stadtplanung mit dem Titel *Glavnejšie čerty industrial'nogo goroda na Urale* (Richtlinien für Industriestädte im Ural), das fortan als Leitlinie für die Stadtplanung in der Region galt.¹⁸ Die Leitlinie sah die funktionale Gliederung der Stadtstruktur in vier Zonen vor: Produktionszonen, Siedlungszonen (Wohnnutzung sowie soziale und kulturelle Einrichtungen), Grünzonen und schließlich Kommunikations- und Verkehrszonen. Die Wohnquartiere sollten dem Dokument nach als *bytovyje kommuny* – als selbstständige administrative und ökonomische Einheiten – ausgebildet werden. Eine Trennung der Wohnbauten durch weitläufige Grünflächen war vorgesehen. Auch bekannte Architekten aus Westeuropa legten in dieser Zeit ihre Teilplanungen für Perm vor: Hannes Meyer oblag die Planung der *Sozgorod* („sozialistischen Stadt“) Nižn'njaja Kur'ja (1932), die nur zum Teil verwirklicht werden konnte, und der Entwurf für die *Sozgorod* Gorki (1932). Von letzterem Projekt konnten allerdings lediglich drei Bauten ausgeführt werden, die heute verwahrlosen.

Seit den 1960er Jahren stellte das vom sowjetischen Ökonom S. G. Strumilin konzipierte Mikrorajon-Modell die Grundlage für die Errichtung von Stadtteilen mit Wohnfunktion dar. Durch die Bildung selbstständiger Einheiten für bis zu 18.000 Einwohner sollte eine Dezentralisierung der Funktionen und damit ein gleichwertiger Zugang zu Wohnraum, Service- und Versorgungseinrichtungen für die gesamte Bevölkerung einer (zumindest angestrebten) klassenlosen Gesellschaft erzielt werden.¹⁹ Das Mikrorajon-Modell stellte die Grundlage der unter Chruščëv eingeleiteten massiven Wohnbauinitiative dar. Auch wenn die Umsetzung im Zuge dieses immensen Bauprogramms häufig hinter den angestrebten Idealen zurückblieb, gelten die auf Grundlage dieses Konzepts errichteten Siedlungen als eine der markantesten und sichtbarsten Hinterlassenschaften der gesamten sowjetischen Planungspraxis und -ideologie. Ein Großteil dieser Strukturen folgte den städtebaulichen Prinzipien der Moderne mit Punkt- und Zeilenbauten bzw. komplexer Großstrukturen inmitten offener, fließender Räume oder Grünflächen.

17 V. E. Poletaev, Perm v sravnenii s drugimi gorodami. Vmesto vvedenija, in: M. G. Nečëev (s. A 9), S. 5 f. Perms Vielschichtigkeit spiegelt sich auch in ihrem Namen wider: Von 1723 bis 1780 trug die Ansiedlung den Namen Egošichinskij Zavod, von 1781 bis 1940 Perm. Am 09. März 1940 wurde der 50-jährige Geburtstag V. M. Molotovs, damaliger Vorsitzender des Rates der Volkskommissare und Volkskommissar für auswärtige Angelegenheiten, begangen. Am darauffolgenden Tag wurde ein Erlass veröffentlicht, in dem die Umbenennung Perms in Molotov sowie des Oblast' Perm in Molotovskaja Oblast' beschlossen worden war. Die Stadt erhielt erst 1957 im Rahmen der Entstalinisierung unter Chruščëv ihren früheren Namen Perm zurück; vgl. A. B. Suslov, Pod čužim imenem, in: M. G. Nečëev (s. A 9), S. 227 f.

18 Vgl. A. B. Kiselev, Architekturnyj oblik i kommunal'noe chozjajstvo, in: M. G. Nečëev (s. A 9), S. 232.

19 Vgl. P. M. White, Soviet Urban and Regional Planning. A Bibliography with Abstracts, London 1979, S. 11.



Abb. 2: Vorrevolutionärer, zentraler Kern der Stadt Perm; Foto: D. Zupan, 2012.

2.3. Die postsowjetische Entwicklung

Postsozialistische Städte stehen seit dem Zerfall der Sowjetunion vor großen Herausforderungen. Diese umfassen unter anderem den Aufbau bzw. die Reorganisation administrativer Strukturen auf lokaler Ebene, den Umgang mit dem städtebaulichen Erbe der Vergangenheit und die Auswirkungen einer nach dem Zerfall der Sowjetunion eingeleiteten Laissez-faire-Politik auf den städtischen Raum. In den Städten haben in den 1990er Jahren durch fehlende Regulationsmechanismen und beschränkte Legitimität gekennzeichnete Prozesse eingesetzt, die zu unkontrollierten und teils chaotischen Entwicklungen in der Stadtstruktur führten. Denn während die kapitalistische Stadt von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren und Akteuren gelenkt wird und letztendlich immer das Ergebnis eines Kompromisses zwischen öffentlichen und privaten Interessen darstellt, wurden in der sozialistischen Stadt urbane Fragen zentralstaatlich geregelt und gesteuert.²⁰ Das heißt, der Staat trat gleichzeitig als Eigentümer von Land und Boden, Investor und Planer auf. Darum bestand kaum die Notwendigkeit zur Schaffung von Regulierungen, um die Stadtentwicklung als ein Feld, in dem private und öffentliche Interessen

20 Vgl. H. Häußermann, From the Socialist to the Capitalist City: Experiences from Germany, in: G. Andrusz/M. Harloe/I. Szelenyi, Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies, Oxford/Cambridge 1996, S. 214 f.



Abb. 3: Sowjetische Sozgorod: 9. Mikrorajon Gajva, Perm; Foto: D. Zupan, 2012.



Abb. 4: Postsowjetische Wohnanlage, Perm; Foto: D. Zupan, 2012.

miteinander konkurrieren, zu steuern.²¹ Nach dem Zerfall der Sowjetunion nutzten viele Opportunisten diese Phase der Unsicherheit zu ihrem Vorteil aus.²² Brade, Piperski und Schulze²³ resümieren: „Der abnehmende zentralstaatliche Einfluss bei einer gleichzeitig geringen Bedeutung öffentlicher Institutionen auf lokaler Ebene, die fehlende öffentliche Kontrolle der Administration, die dazu neigt, nach ihren eigenen Regeln zu handeln, sowie deren intransparente Verflechtung mit privatwirtschaftlichen Akteursgruppen führen zu neuartigen, informell geprägten Regulationsstrukturen auf lokaler Ebene.“ Viele Städte Russlands verfügten zudem während der gesamten 1990er Jahre nicht über erforderliche Planunterlagen zur Stadtentwicklung: Die teilweise noch aus der Sowjetunion stammenden Generalpläne waren in vielen Fällen bereits abgelaufen, und selbst wenn ihre Gültigkeitsdauer noch nicht ausgelaufen war, hatten sich sowohl die sozialen als auch die ökonomischen Bedingungen grundlegend geändert.²⁴ Bedingt durch diese Faktoren wurden chaotische und zum großen Teil unkontrollierte Entwicklungen prägend für die Übergangszeit im gesamten postsowjetischen Raum: „From Siberia to East Germany, the efforts of the myriad private investors and developers began to reshape the urban landscape in an incremental and haphazard fashion, grasping opportunities wherever they could be spotted, often without waiting for the government’s blessing“.²⁵

21 Vgl. K. Stanilov, Urban development policies in Central and Eastern Europe during the transition period and their impact on urban form, in: K. Stanilov, *The Post-Socialist City. Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Dodrecht 2007, S. 348.

22 Vgl. H. Häußermann (s. A 20), S. 224 sowie I. Brade/D. Piperski/M. Schulze, Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen der Stadt- und Regionalentwicklung in Russland, in: I. Brade, *Die Städte Russlands im Wandel. Raumstrukturelle Veränderungen am Ende des 20. Jahrhunderts*, Leipzig 2002, S. 32.

23 Ebda, S. 42.

24 Vgl. A. Ložkin, Modernizacija kak strategija vyzivaniya, in: *Proekt Rossija* 56/02/2010, S. 72.

25 K. Stanilov, Taking stock of post-socialist urban development: A recapitulation, in: K. Stanilov (s. A 21), S. 10.

Auch in Perm führten diese Entwicklungen zu einem unkontrollierten Baugeschehen. Vor allem ab Mitte der 1990er Jahre setzte eine intensive Phase der Errichtung „temporärer“ Objekte wie Autoabstellflächen, Kleinmärkte, Tankstellen, Pavillons und Kioske an Standorten ein, die ursprünglich für Wohnanlagen, öffentliche Zentren, die Erweiterung von Verkehrsmagistralen u.a. bestimmt waren.²⁶ Erste Mechanismen zur Bewältigung dieser Situation entstanden in Perm im Jahre 2007 mit der Annahme der *Pravila zemlepol'sovanija i zastrojki goroda Permi* (Regelung über die Bodennutzung und die Bebauung der Stadt Perm).²⁷ Die beschriebenen Vorgänge wurden in der Folge häufig als informelle Planung bezeichnet, die postsozialistischen Länder mit dem Namen ‚Wild East‘ betitelt. Diese negativ konnotierten Bezeichnungen blenden allerdings das Potential und die Energie aus, die ebenso in den aktuellen Vorgängen stecken. Getragen vom Improvisationstalent der Bevölkerung und deren aktiver Aneignungsmechanismen entstehen Raumstrukturen und Netzwerke, die zu einer allmählichen Transformation der sowjetischen Stadtstrukturen führen. Dabei findet eine Unterwanderung der Politik des Raums, des Vorgegebenen und Geplanten statt: Ehemalige Balkone verwandeln sich in Erweiterungen des Wohnraums und in den einst monofunktionalen Wohnsiedlungen werden Erdgeschosszonen und leerstehende Strukturen mit unterschiedlichsten Dienstleistungen, Geschäften und Büros belegt und tragen zur Individualisierung und Kommerzialisierung des Stadtraums bei. Lebendige Märkte bilden sich rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Abb. 6) und Straßenräume, Höfe und Freiflächen werden zu Parkflächen für das heute wohl zum wichtigsten Fortbewegungsmittel avancierten Transportmittel – den eigenen PKW – umfunktioniert. Die in der Sowjetzeit errichteten Wohnanlagen verfügen meist nicht über ausgewiesene Parkanlagen oder Garagen, weswegen sich spezifische Formen entwickeln: Eine sehr individuelle Lösung der Parkraumproblematik stellen häufig auf öffentlichem Grund errichtete muschelförmige Strukturen – sogenannte rakuški – dar, die dem Schutz der PKWs vor Witterung, Diebstahl und Demolierung dienen (vgl. Abb. 7). Indem sich vielfältige Geflechte, Netzwerke und Elemente in die bestehende Struktur der Stadt einschreiben, findet eine Überformung der sozialistischen Stadtstrukturen statt. Mittels Aneignung und Umnutzung entsteht dabei unter Reibung ein neuer ‚Layer‘ der Stadtentwicklung, der eine Vielschichtigkeit aufweist, die über eine Auseinandersetzung mit der Sowjetepoche und deren Erbe hinausgeht und verstärkt Einflüsse globalen Maßstabs beinhaltet (vgl. Abb. 5).

Während diese Überlagerung besonders die in der Sowjetzeit entstandenen Stadtteile prägt, trifft die historische Vielschichtigkeit der Stadt an anderen Stellen äußerst unvermittelt aufeinander. Beim Durchwandern der Kernstadt stellen sich die einzelnen Layer der Stadtentwicklung äußerst deutlich dar, etwa entlang der *Ulica Lenina*, die vom haupt-

26 Vgl. S. A. Šamarin, Razmyšlenija glavnogo architekatora, in: M. G. Nečaev (s. A 9), S. 352.

27 Vgl. Istoričeskije predposylki formirovanija goroda Permi v aktul'nom sostojanii, v tom čisle v ključevych sferach, 2009, S. 17; vgl. www.glava.perm.ru/projects/51 [25.06.2012].

sächlich von Holzhäusern dominierten historischen Teil Razgul'aj bis zum Bahnhof Perm II – dem Portal nach Moskau, an dem die lokale Zeit bereits durch Moskauer Zeit ersetzt wurde – reicht. Hier schließen bis zu 18-geschossige Wohnbauten der späten Sowjetzeit direkt an einen von ein- bis zweigeschossigen Holzhäusern gesäumten Schotterweg an. Es sind kaum Übergänge oder Adaptionen an heutige Verhältnisse sichtbar, wodurch sich unweigerlich das Gefühl breitmacht, dass man durch unterschiedliche Etappen der Geschichte wandelt. Diese erhaltene Vielschichtigkeit trägt viel zu dem Charme Perms und seiner eigenen Charakteristik und Identität bei.

Neben den beschriebenen Veränderungen in der Stadtstruktur steht die Stadtentwicklung in Russland vor vielen Herausforderungen: Durch die „Liquidierung des Systems der staatlichen Planung, der Privatisierung der staatlichen Wirtschaftseinrichtungen, der Neuentstehung eines Netzes von kommerziellen Banken, Aktiengesellschaften und privaten Unternehmen, der Konversion der militärischen Produktion, der Herausbildung eines Grundstücks- und Immobilienmarktes sowie der Entwicklung weiterer Formen marktwirtschaftlicher Beziehungen“ stehen viele Städte vor bisher nicht, oder nicht in diesem Ausmaß gekannten Problemen „wie Arbeitslosigkeit oder strukturelle Depression ganzer Regionen“.²⁸ Daneben führte die ökonomische Krise zu erhöhter Kriminalität und zu sozialen Segregationstendenzen, in deren Zusammenhang es zum „Imageverlust bestimmter Städte und Stadtregionen“ kam.²⁹ Viele russische Städte und Regionen sehen sich heute gegenüber dem enormen Anwachsen der Stadtbevölkerung während der Sowjetunion einem zum Teil immensen Bevölkerungsrückgang gegenüber. Daneben stellen der abrupte Bruch und die damit einhergehenden tiefgreifenden Veränderungen einzelne Regionen, deren Verantwortungsbereich sich schlagartig vervielfacht hat, vor große Aufgaben, denn für die zunehmende Regionalisierung musste zuerst der Aufbau entsprechender Institutionen erfolgen.³⁰ Städte sind nicht mehr Teil eines zentral gesteuerten Systems, sondern müssen sich selbst als konkurrenzfähige Standorte etablieren. Vielerorts ist man darum bemüht, den Übergang von einer Industriestadt hin zu einem modernen Dienstleistungszentrum zu bewältigen und sich im Netz des (globalen) Marktes zu platzieren. Dies stellt sich jedoch als schwierige Aufgabe dar, denn im Gegensatz zur Urbanisierung, wie sie etwa in Westeuropa vor sich ging, nämlich ‚von unten‘, unterlag die sozialistische Urbanisierung einem zentralisierten, ‚von oben‘ gesteuerten System: „While urbanization in Western Europe reflected a long process of organic growth, under socialist rule the growth of the urban settlements in Eastern Europe de-

28 I. Brade/J. N. Perzik/D. S. Piferski, Die Raum-, Regional- und Städteplanung in der früheren UdSSR. Voraussetzungen für die Herausbildung des gegenwärtigen Städtesystems in der Russischen Föderation, in: I. Brade/F.-D. Grimm, Städtesysteme und Regionalentwicklungen in Mittel- und Osteuropa. Rußland, Ukraine/Polen/Leipzig 1998, S. 52.

29 I. Brade, Der Wandel der russischen Städte in den 1990er Jahren. Zusammenfassende Betrachtung, in: I. Brade (s. A 22), S. 129.

30 Ebda.

pended on decisions made by the state authorities on investments in a system of planned industrial centers. The role of cities was not determined by their importance as market places, but by their economic designation assigned in the Communist Party headquarters. Thus, no market based economic relations between cities were formed, which made the whole settlement network very vulnerable of system change³¹. Angetrieben durch die neu entstandene Konkurrenzsituation begannen die Städte mit dem Aufbau eigener Strategien des Stadtmarketings und der Imagebildung, um sich gegenüber ihren Konkurrenten hervorzuheben.³²

In Perm ging mit dem Zerfall der Sowjetunion die Ära als geschlossene Stadt und als Industriezentrum zu Ende. Vor dem Hintergrund des Rückzugs des Staates und der zentralistischen Steuerung wurden langsam lokale Strukturen aufgebaut und mit der Vernetzung der Stadt im regionalen, nationalen und internationalen Markt begonnen. Perm sah sich neben dem Niedergang der industriellen Basis und hohen Arbeitslosenraten vor allem mit einem starken Bevölkerungsschwund konfrontiert: Seit den 1990er Jahren bis zum Jahre 2010 haben rund 100.000 Menschen die Stadt verlassen,³³ lediglich zwei Großstädte (Irkutsk und Ekaterinburg) haben zwischen 1993 und 1997 prozentuell derartig viel Bevölkerung verloren.³⁴ Konfrontiert mit diesen Herausforderungen sah man sich zum Handeln gezwungen: „Da eine umfassende, tragende Idee fehlte, ließ sich Perm' auf ein Experiment ein.“³⁵ Im Rahmen dieses „Experiments“ sind die in der Folge eingeleiteten Prozesse zu sehen.

3. DAS »PERM-EXPERIMENT«

Die Stadt Perm versuchte in der Folge ihr Image als Industriestadt hinter sich zu lassen und die Region durch neue Strategien aus der Krise zu führen. Als Initiatoren für die eingeleiteten Transformationsprozesse gelten der damalige Gouverneur der Region Perm, Oleg Čirkunov, und der damalige Abgeordnete der Region Perm im Föderationsrat, Sergej Gordeev. Čirkunovs erklärtes Ziel war die Modernisierung Perms und die Annäherung an westliche Lebensstandards.³⁶ In der Folge wurden wichtige Schlüsselpositionen mit Personen von außerhalb besetzt: Als Kulturminister wurde der ehemalige

31 K. Stanilov, Political reform, economic development, and regional growth in post-socialist Europe, in: K. Stanilov (s. A 21), S. 30.

32 O. Golubchikov/A. Badyina/A. Makhrova, The Hybrid Spatialities of Transition. Capitalism, Legacy and Uneven Urban Economic Restructuring, in: Urban Studies, doi: 10.1177/0042098013493022, S. 13.

33 Vgl. A. Muratov (s. A 1), S. 58.

34 Vgl. I. Brade/J. N. Perzik/D. S. Pitterski (s. A 28), S. 45.

35 „В отсутствие общей цементирующей идеи Пермь нацеливается на эксперимент“, vgl. I. Archipenkova u.a. (s. A 12), S. 33, Übersetzung D.Z.

36 O. Čirkunov, Social'no-ekonomičeskoe i političeskoe položenie Permskogo kraja. Doklad gubernatora Permskogo kraja. Perm' 2010, S. 61; vgl. www.perm.ru/fi les/poslanie_2010.pdf [17.02.2012].



Abb. 5: Erdgeschossiger Erweiterungsbau einer sowjetischen Chruščëvka, der klassische Formen des Torbogens aufnimmt und als кафе (Café) namens »Mon Plaisir« (in lateinischen Lettern) bezeichnet wird; beworben mit großem Aufdruck des Pariser Eiffelturms, in dem seit neuestem (Aufschrift »NEW«) auch суши (Sushi) angeboten wird; Foto: D. Zupan, 2012.

Studienkollege Ćirkunovs, Boris Mil'gram, aus Moskau berufen; Marat Gel'man, ein bekannter russischer Galerist, wurde ebenfalls aus der Hauptstadt geholt, um in Perm ein Museum für zeitgenössische Kunst zu etablieren. Drei Architekturwettbewerbe wurden international ausgeschrieben und für die Erarbeitung eines städtebaulichen Masterplans wurde ein westeuropäisches Büro engagiert. Dieses Vorgehen führte zu zahlreichen Diskussionen: vom Moskauer Expansionismus über den kolonialistischen Charakter der betriebenen Politik bis hin zu Vergleichen Ćirkunovs mit Peter dem Großen.³⁷

3.1. Die Kultur-Initiative

Seit 2008 wurde eine aktive Kulturpolitik forciert, die Perm nicht nur zur Kulturhauptstadt Russlands, sondern zu einem internationalen Kulturzentrum machen sollte. In einem Gespräch gab Ćirkunov an, dass auch andere Optionen für die Entwicklung der Stadt diskutiert worden waren, doch die Entscheidung sei zugunsten der kulturellen Ent-

³⁷ Vgl. A. Ložkin (s. A 24), S. 71.

wicklung gefallen, denn „[w]e wanted something that would bring quicker results“.³⁸ Am fünften Wirtschaftsforum in Perm hielt Kulturminister Mil'gram eine Rede, in der er die Strategie vertrat, dass Perm zur künftigen Kulturhauptstadt Russlands werden müsse, denn: „Etwas anderes bleibt uns nicht über.“³⁹ Er beharrte darauf, dass der Kultur-Sektor das effektivste Instrument für die Entwicklung der Region Perm sei, da, so postulierte er: „Die Entwicklung von Kultur ist schnell und billig.“⁴⁰ Um das angestrebte Ziel zu erreichen, wurde das kulturelle Leben in Perm intensiviert: Die Festivals in der Region wurden ausgebaut und Skulpturen und Kunstprojekte in der Stadt angebracht. Ein weiteres Zeichen, um die neue Entwicklungsrichtung der Stadt zu zeigen, war die Ausschreibung von drei internationalen Architekturwettbewerben für Bauten kulturellen Nutzens zwischen 2007 und 2010 (der Neubau einer Kunstgalerie, der Um- und Zubau des Opern- und Ballettheaters sowie der Umbau des ehemaligen Hafengebäudes zu einem Museum für zeitgenössische Kunst).⁴¹ Zum heutigen Zeitpunkt ist die Zukunft dieser drei Projekte ungewiss, bauliche Ergebnisse sind noch nicht vorhanden.

3.2. Die städtebauliche Strategie

Im Jahr 2008 wurde von den Initiatoren Čirkunov und Gordeev ein Büro für städtische Projekte (*Bjuro gorodskich proektov*) gegründet, Andrej Golovin zum Leiter des Büros ernannt und damit beauftragt, einen Masterplan für die Stadt zu erstellen. Der Masterplan sollte der Administration die Kontrolle über Entwicklungen in der Stadtstruktur wiederbringen und das unkontrollierte, zum Teil informelle Baugeschehen zum Einhalt bringen.⁴² Auf Rat Gordeevs wurde der Auftrag für die Ausarbeitung des Masterplans von Golovin direkt an das renommierte und international tätige niederländische Büro von Kees Christiaanse – KCAP – vergeben. Der Masterplan wurde im Jahr 2010 fertiggestellt und angenommen.

In Russland ist die Erstellung von Generalplänen für die künftige Stadtentwicklung gesetzlich verankert. Der Masterplan hingegen besitzt keine rechtliche Grundlage. In

38 O. Čirkunov, zitiert nach F.-O. Jones, A Bilbao on Siberia's Edge?, in: The New York Times, Online-Ausgabe; vgl. www.travel.nytimes.com/2011/07/24/travel/perm-russias-emerging-cultural-hotspot.html?pagewanted=all [19.01.2012].

39 „Иного не дано“; vgl. B. Mil'gram, Perm' kak kul'turnaja stolica. Doklad na V Permskom ekonomičeskom forume, 2009; vgl. www.mk.permkrai.ru/upload/doklad-milgram.pdf [17.02.2012], Übersetzung D.Z.

40 „Развитие культуры – это быстро и дешево“; vgl. ebda., Übersetzung D.Z.

41 Für eine Dokumentation der Wettbewerbe siehe die Ausgaben 48/2/2008 und 56/2/2010 der Zeitschrift Proekt Rossija.

42 Ein erster postsowjetischer Generalplan für Perm wurde bereits im Jahre 2004 von dem Büro NPF ĖNKO aus St. Petersburg erstellt, dieser trat allerdings nie in Kraft; vgl. A. Kiselev, Permskaja architektura sovetskovo perioda, in: Proekt Rossija 56/02/2010, S. 171. Bis zur Annahme des neuen Generalplans 2012 galt darum der vom Leningrader Planungsinstitut Lengiprogor ausgearbeitete und bereits Ende der 1990er Jahre ausgelaufene Generalplan aus dem Jahre 1972; vgl. S. A. Šamarin (s. A 26), S. 351.



Abb. 6: Markt an einer öffentlichen Bushaltestelle, Perm. Foto: D. Zupan, 2012.



Abb. 7: Rakuška; Foto: D. Zupan, 2012.

Perm galt er demnach lediglich als Empfehlung, auf dessen Basis die Erarbeitung des Generalplanes erfolgen sollte. Die von KCAP in Form des Masterplans erarbeitete Strategie stellt keinen fixen Entwicklungsplan, sondern ein Grundgerüst an Prinzipien dar, das die zukünftige Entwicklung der Stadt über einen Zeitraum von bis zu fünfzig Jahren anleiten soll: „The Masterplan is a flexible document in that it does not offer finished proposals and answers but rather builds consensus on the type of the city Perm should become through identifying the important issues, spatial qualities, mechanisms and tools“.⁴³ Die darin enthaltenen Prinzipien weisen die Richtung, in die sich die Stadt entwickeln soll:⁴⁴

- ▷ **Die kompakte Stadt:** Durch den fehlenden demografischen Druck und aufgrund ökonomischer und ökologischer Anliegen soll Perm zu einer kompakten Stadt mit vernünftigem ökologischem Fußabdruck und mittlerer Dichte werden. Die Schließung von Baulücken, die Transformation bestehender Anlagen und die Revitalisierung von Industriebrachen werden zu wichtigen Aufgabengebieten der zukünftigen Stadtentwicklung erklärt. Projekte in unbebauten Arealen sollen vermieden werden (Innenentwicklung vor Außenentwicklung).
- ▷ **Blockrandbebauung:** Die vorrevolutionäre, rasterartige Struktur der Stadt mit klar formulierten Straßen, Plätzen und Höfen wird zum Leitbild erhoben. Durch die Struktur der Blockrandbebauung soll eine eindeutige räumliche Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen entstehen.

43 Vgl. *KCAP Architects and Planners, Transforming the City. Perm Strategic Masterplan, 2010, S. 16; vgl. www.permgenplan.ru/content/view/21/38/ [25.01.2012].*

44 Ebda, S. 10 ff.

- ▷ **Vielfältiges und hochwertiges Wohnen:** Der Wohnungsmarkt in Perm muss vielfältiger und ausbalancierter werden.
- ▷ **Medium Scale:** Der Fokus der Entwicklung soll auf der Errichtung mittelgroßer Typologien mit bis zu sechs Stockwerken liegen.
- ▷ **Funktionsmischung:** Eine feinkörnige Nutzungsmischung wird angestrebt.
- ▷ **Offenes Netzwerk:** Perm soll zu einer gut erschlossenen und vernetzten Stadt werden.
- ▷ **Ausbalanciertes Transportsystem:** Das öffentliche Verkehrsnetz soll ausgebaut werden, um den Individualverkehr einzudämmen. Daneben sollen vor allem der Fuß- und Fahrradverkehr gefördert werden.
- ▷ **Qualitativ hochwertige Freiräume und Landschaft:** Die Transformation und Aufwertung des öffentlichen Raums wird als wichtiger und effektiver Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung verstanden. Es wird eine Verringerung der Quantität der Freiflächen angestrebt, um dadurch Ressourcen für die Schaffung und Erhaltung begrenzter, jedoch qualitativ hochwertig gestalteter Räume zur Verfügung zu haben.

Der Masterplan folgt den Prinzipien der kompakten nutzungsgemischten Stadt und bestimmt die wichtigsten Trends für die zukünftige Stadtentwicklung. Sein primäres Ziel ist jedoch die Schaffung eines attraktiven städtischen Umfeldes: „In contrast to the General Plan, the focus of the Masterplan is primarily on the creation of an attractive urban environment“.⁴⁵ Dies stellt eine Qualität dar, die Perm häufig abgesprochen wird: „Das heutige Perm ist keine besonders attraktive Stadt. Eine lose Stadtstruktur, ungepflegt, abgeschnitten von der Kama durch Gleisanlagen, bebaut mit Plattenbau-Siedlungen und protzigen Bunkern einer Epoche, die erst kürzlich von der Krise beendetet wurde. Perm bezaubert weder seine Besucher, noch seine eigenen Bewohner.“⁴⁶

4. DER MASTERPLAN – EUROPÄISCHER LEBENS(T)RAUM?

Während die in Perm verfolgte Strategie der Stadt Aufmerksamkeit einbrachte, führte sie gleichzeitig zu heftiger Kritik der lokalen Planerschaft und zur Bildung einer Gegnerschaft in der Bevölkerung. In der Folge liegt der Fokus auf der Analyse der städtebaulichen Initiative: Zuerst wird die Kritik lokaler Experten abgebildet, geprüft und der Frage nachgegangen, inwieweit der Masterplan auf das bestehende städtebauliche Erbe und lokale Ressourcen eingeht. Im zweiten Abschnitt wird die Verhandlung der Strategie auf lokaler Ebene herausgearbeitet und gezeigt, auf welche Weise sich bestehende Strukturen

⁴⁵ Ebda., S. 20.

⁴⁶ „Современная Пермь – город не слишком привлекательный. Рыхлый, неухоженный, отрезанный от Камы веткой железнодорожной магистрали, застроенный панельными районами и претенциозными громадами недавней докризисной эпохи. Не очаровывает Пермь ни приезжих, ни местных.“; vgl. A. Muratov (s. A 1), S. 58, Übersetzung D.Z.

auf das Konzept auswirken. Darauf aufbauend soll schließlich gezeigt werden, dass das Konzept in Perm neben der Schaffung eines attraktiven städtischen Umfeldes als Teil der eingeleiteten Stadtmarketing-Strategie verstanden werden kann.

4.1. Kritik lokaler Experten

Die Kritik lokaler Experten umfasst vor allem zwei Bereiche: die mögliche Umsetzung des Masterplans und die Übernahme westeuropäischer Trends.⁴⁷ Der erste Punkt betrifft die Tatsache, dass der Masterplan von KCAP keine fixe Entwicklungsplanung darstellt, sondern vielmehr eine Reihe an Prinzipien und Empfehlungen umfasst. Die vorgeschlagenen Prinzipien wurden von lokalen Experten als Binsenweisheiten abgetan und darauf verwiesen, dass das Problem vielmehr die Realisierung sei. Denn diese hänge von lokalen Bestimmungen und Umständen, wie der kleinteiligen Grundstücksbesitzverteilung oder den vorhandenen Normen ab. Derartige Faktoren seien im Masterplan jedoch zum großen Teil ignoriert worden, weshalb lokale Experten die Umsetzung der ausgearbeiteten Strategie für nicht möglich halten. In der Folge forderten sie die zuständigen Behörden auf, mehr Vertrauen in die lokalen Kader und deren Wissen zu setzen: „Wir verstehen ebenso gut wie unsere niederländischen Kollegen, dass Perm eine Modernisierung benötigt, aber wir können den Kern des Problems besser und tiefer erfassen, denn die Erneuerung Perms kann nur auf Basis von real vorhandenen Bedingungen geschehen und nicht basierend auf Idealannahmen, die lediglich in Lehrbüchern zu finden sind.“⁴⁸ Demgegenüber diene der Masterplan gemäß den Initiatoren und Planern vielmehr zur Schaffung einer Vision und eines zukünftigen Idealbildes der Stadt – eine direkte Umsetzung und Übertragbarkeit auf lokale Erfordernisse und Regelungen war nicht das primäre Ziel.⁴⁹

Der zweite Punkt betrifft die Übernahme westeuropäischer Strategien: Anstatt von lokalspezifischen Gegebenheiten auszugehen und daraus Konzepte zu entwickeln, warfen lokale Experten den Planern von KCAP vor, bereits mit fertigen „Diagnosen“ und „Rezepten“ nach Perm gekommen zu sein. Der Fokus des Masterplans lag deutlich auf Westeuropa: „Der Masterplan hat ein ambitioniertes Ziel: Perm in eine Stadt zu verwandeln, in der es sich nach europäischen Maßstäben komfortabel leben lässt – mit mittleren Geschosshöhen, Blockrandbebauung, Nutzungsmischung, gepflegten Straßen, Promena-

47 Bezüglich der Kritik stütze ich mich primär auf einen von zahlreichen lokalen Planern in der Zeitung *Zvezda* veröffentlichten Brief: V. *Votinoва u. a.*, *Bednoe gollandskoe. Strategičeskij plan razvitija Permi vypolnen inostrannymi arhitektozami neprofessional'no*, in: *Zvezda. Permskaja kraevaja gazeta*, 19/31583/2010; vgl. www.zvezda.perm.ru/newspaper/?pub=432 [28.02.2012]. Ferner wurden in Gesprächen vor Ort erhaltene Informationen miteinbezogen.

48 „Мы не хуже голландских коллег понимаем, что Пермь нуждается в модернизации, но мы глубже и острее видим суть проблем, связанных с этим процессом, ибо обновление Перми возможно провести только в реально сложившихся условиях, а не на идеальных площадках, которые бывают только в учебниках.“; vgl. V. *Votinoва u. a.* (s. A 47), Übersetzung D.Z.

49 Vgl. N. *Kičigin*, *Nužno povtorno provesti sudebnuju ekspertizu master-plana Permi*, 2013; vgl. www.properm.ru/reality/news/60384 [06.05.2014].

den und Parks.⁵⁰ Die Anwendung und Übertragung westeuropäischer Trends und Strategien auf russische Städte wurde von lokalen Experten kritisiert: „Sie [KCAP] haben sich die untragbare Bürde auf die Schultern geladen, den Russen ein gemütliches Zuhause nach ihren eigenen Vorstellungen und ihrem eigenen Verständnis zu schaffen.“⁵¹ Den Planern von KCAP wurde vorgeworfen, nicht ausreichend auf lokale Gegebenheiten eingegangen zu sein. So sahen lokale Experten etwa das ausgearbeitete Verkehrssystem als Schwachpunkt an, das die Schaffung von Fahrradwegen vorsah: „Den Permjakern wird vorgeschlagen, auf Fahrräder umzusteigen und das, obwohl unter unseren klimatischen Bedingungen die Verwendung von Hunde-Schlitten geeigneter wäre.“⁵²

Neben dem Verkehrssystem wurden vor allem die Ablehnung lokaler Konzepte und die geplante morphologische Transformation der Stadtstruktur kritisiert, die den Umbau Perms nach klassischen städtebaulichen Prinzipien (Block-Hof-Straße) vorsah. Lokale Planer argumentierten, dass die Blockrandbauweise der typischen Lebensweise im Ural widerspreche, die weite offene Räume, großflächige Grünanlagen und eine maximale Sonneneinstrahlung in der kurzen Zeit des Sommers fordere. Als Argumente für den Rückgriff auf Blockrand-Strukturen wurde von Planern und Initiatoren auf die dem modernen Städtebau zugeschriebene Verwahrlosung großer Flächen des städtischen Umfeldes und auf die fehlende Sicherheit im öffentlichen Raum verwiesen. Ferner führen sie als Rechtfertigung an: „The historic European character of Perm provides a starting point for the application of urban planning principles derived from the European tradition“.⁵³ Damit berufen sie sich auf die vorrevolutionäre Struktur der Stadt, deren ‚historisch-europäischer‘ Charakter, und entwickeln darauf aufbauend die weitere Strategie. Zieht man allerdings in Betracht, dass Perm vorrangig unter sowjetischer Herrschaft gewachsen ist, erscheint dieses Vorgehen fragwürdig. Sowohl die Einwohnerzahl als auch die bebaute Fläche der Stadt wuchsen während der Sowjetunion beinahe um das 15-fache an (vgl. Abb. 8). Daneben stellen die vorrangig gemäß modernen Prinzipien des Städtebaus zwischen 1960 und 1970 errichteten Wohnbauten rund fünfundzwanzig Prozent des gesamten heute vorhandenen Wohnraumbestands dar, die zwischen 1971 und 1995 errichteten Großwohnanlagen rund fünfundvierzig Prozent.⁵⁴ Angesichts dieses immensen Umfangs wäre hier eine andere Herangehensweise als die Transformation dieser Struk-

50 „Цель мастер-плана амбициозна: превратить Пермь в комфортный по европейским меркам город – среднеэтажный, плотный, с квартальной полифункциональной застройкой, с благоустроенными улицами, набережными и парками.“; vgl. A. Muratov (s. A 1), S. 59, Übersetzung D.Z.

51 „Они взвалили на себя непосильную ношу и труд сделать для россиян уютный дом по своему разумению“; vgl. V. Votinova u.a. (s. A 47), Übersetzung D.Z.

52 „Пермякам предлагается пересечь на велосипеды в то время, как при наших климатических условиях было бы сподручнее предложить собачьи упряжки.“; vgl. ebda., Übersetzung D.Z.

53 KCAP Architects and Planners (s. A 43), S. 8.

54 Vgl. KCAP Architects and Planners, Transforming the City. Perm Strategic Masterplan. Appendix A-Housing, 2010, S. 14; vgl. www.permgenplan.ru/content/view/21/38/ [25.01.2012].

turen gemäß klassischen Prinzipien des Städtebaus gefordert. Auch das Argument der Verwehrlosung großer Flächen des städtischen Umfelds bedarf einer genaueren Betrachtung: Dem modernen Städtebau und vor allem den großen Wohnanlagen wurden in den letzten Jahrzehnten eine Vielzahl schwerwiegender Probleme zugeschrieben. Dabei gibt es eine Reihe an Gegenbeispielen, die demonstrieren, dass Lebensqualität und hohe Standards durchaus auch in den größten dieser Wohnanlagen möglich sind.

4.2. Pro und Contra

Während der Masterplan den Grundsätzen des Modells der kompakten Europäischen Stadt entspricht, zeigen die Debatten auf lokaler Ebene, wie das Modell verhandelt und geformt wurde: Vorhandene Strukturen, Regulierungen, Institutionen und Akteure dienten als Infrastruktur, die sich förderlich oder hinderlich auf die lokale Verortung des Modells auswirkten. Diesbezüglich spielt insbesondere die bestehende Stadtstruktur eine bedeutende Rolle: Der vorrevolutionäre Kern der Stadt kann als unterstützende Infrastruktur gelesen werden, denn obwohl dieser einen geringen Teil der Stadtfäche umfasst, wird er als Rechtfertigung für die Anwendung des Prinzips der Blockrandbebauung angeführt. Ein Großteil der gebauten Strukturen stellt sich hingegen einer raschen Transformation entgegen, da diese gemäß modernen Prinzipien des Städtebaus errichtet worden sind. Ferner erschweren vorhandene gesetzliche Bestimmungen und Normen die Implementation der Strategie: Die Umstände, dass der Masterplan als Instrument weder gängige Praxis in Russland ist, noch eine entsprechende Rechtsgrundlage besitzt, erschweren eine mögliche Implementation. Unterstützend wirkte hingegen, dass das *Bjuro gorodskich proektov*, das unter Andrej Golovin bereits den Masterplan beauftragt hatte, auch bei der Erstellung des Generalplans tätig war. Der Generalplan wurde in der Folge erarbeitet und im Jahr 2012 genehmigt. Als problematisch stellte sich allerdings dar, dass der Masterplan nur schwer auf den Generalplan übertragbar war, da dieser weder nationale Planungsnormen noch lokale Verhältnisse, wie bestehende Besitzverhältnisse, Gebäudestandards oder lokale klimatische, geografische Bedingungen und Erfordernisse berücksichtigt hatte.

Über die Frage, inwieweit die Strategien und Prinzipien des Masterplans in den nächsten Jahrzehnten durch den Generalplan umgesetzt werden können, herrscht Uneinigkeit. 2009 wurden Ermittlungen gegen den Leiter des *Bjuro gorodskich proektov*, Andrej Golovin, eingeleitet. Neben der direkten Vergabe der Leistung an ein internationales Büro ohne vorhergehende Ausschreibung oder Wettbewerb, stand vor allem die Wirkungsfähigkeit und Sinnhaftigkeit eines Masterplans, der nicht auf nationalen und lokalen Normen aufbaut, im Vordergrund der Debatte. Die Ermittlungen führten 2013 zur Festnahme Golovins, der jedoch bald wieder freigelassen wurde und sich seither den Anschuldigungen stellen muss.

Die unkontrollierte postsowjetische Bautätigkeit und deren Auswirkungen auf den Stadtraum lassen allerdings die Notwendigkeit zur Einführung und Durchsetzung von

Regulationsmechanismen entstehen. Für die Schaffung städtischer Zukunftsvisionen sind ferner geeignete Planungsmodelle und Konzepte erforderlich. Demgegenüber stellt sich die große Rolle, die sowohl private Investoren als auch die Bauindustrie im Zuge der Laissez-faire-Politik der letzten Jahre eingenommen haben, als hinderlich für die Einführung jeglicher Regulationen und Beschränkungen einer ausschließlich auf Profit ausgerichteten Stadtentwicklung dar. Jedoch bestehen Argumente, die selbst diese Akteure zu einer Umstimmung bewegen könnten: Die Stadtpolitik im Postfordismus zeichnet sich dadurch aus, dass Städte und Regionen in eine Konkurrenzsituation und einen harschen Wettbewerb treten, der vermehrt auf globaler Ebene ausgetragen wird. Dabei gründet sich die Wettbewerbsfähigkeit der Städte verstärkt auf außer-ökonomische Faktoren, wie die Lebensqualität oder das kulturelle Angebot.⁵⁵ Dies ist von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung, da die Qualität des städtischen Umfeldes zunehmend zu einem integralen Bestandteil von Stadtmarketing wird: „In the beginning of the new millennium, the quality of the built environment is becoming one of the main factors in the global competition for capturing investors' attention“.⁵⁶

4.3. Das Modell der Europäischen Stadt als Marketing-Strategie

Neben dem Ziel der Schaffung eines attraktiven städtischen Umfelds für die Bewohner der Stadt, kann der Masterplan als Teil des für Perm erzeugten Images verstanden werden: Perm wurde als internationales Kulturzentrum mit dem Schwerpunkt auf zeitgenössischer Kunst, und als kompakte, dichte und attraktive europäische Stadt vermarktet. Im Bereich der Kulturinitiative sollte eine von außen implementierte „hauptstädtische“ Kultur die „provinzielle“ ersetzen, im Falle des Masterplans wurde der klassische Städtebau zum Ideal erhoben, womit eine Rückbesinnung auf den vorrevolutionären Kern der Stadt stattfand. Lokalspezifischen Ressourcen wurde wenig Respekt und Wertschätzung entgegengebracht. Die Projekte wurden von wenigen Personen ‚von oben‘ initiiert, ohne ausreichende Integration der Bevölkerung und lokaler Eliten in die laufenden Prozesse.

Bei der Bildproduktion standen Internationalität, aber vor allem westeuropäische Bezüge im Vordergrund, wohingegen lokale Werte, insbesondere die sozialistische Vergangenheit und die bisherige postsozialistische Entwicklung betreffend, willentlich in den Hintergrund gerückt wurden. Hierin äußert sich ein Trend zur „Europäisierung“ im postsozialistischen Raum: Beziehungen zu Westeuropa werden in den Vordergrund gerückt, denn dies sei „an important source of symbolic capital which is essential for postsocialist transformation given the lack of economic capital“.⁵⁷ Assoziationen mit der

55 Vgl. K. Stanilov (s. A 25), S. 14 sowie M. Grubbauer, Die vorgestellte Stadt. Globale Büroarchitektur, Stadtmarketing und politischer Wandel in Wien, Bielefeld 2011, S. 34 f.

56 K. Stanilov (s. A 25), S. 5.

57 C. Young/S. Kaczmarek, The Socialist Past and Postsocialist Urban Identity in Central and Eastern Europe, in: European Urban and Regional Studies 15/1/2008, S. 53.

sozialistischen Vergangenheit – der „unwanted past“ – werden hingegen zurückgewiesen und stattdessen Bezüge zur vorrevolutionären Epoche, dem „Goldenen Zeitalter“ betont.⁵⁸ Die Strategie in Perm sollte der Stadt Aufmerksamkeit bringen, um in weiterer Folge Investitionen und neue Bewohner anzuziehen. Obwohl die Fähigkeit von Stadtmarketing als Mittel zur Krisenbewältigung bereits vielfach in Frage gestellt wurde,⁵⁹ lässt der anhaltende Trend zu Großereignissen, aufmerksamkeitserregenden Bauwerken, zur Imageproduktion und zum City-Branding vermuten, dass noch kein Umdenken in diesem Bereich stattgefunden hat. Stattdessen wird auch das städtische Umfeld verstärkt zu einem Teilprodukt der produzierten Images.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die Analyse der in Perm eingeleiteten Strategie demonstriert die Übersetzung des Modells der kompakten Nutzungsgemischten Stadt auf spezifische lokale Verhältnisse: Einige Bausteine des Konzepts, wie die morphologische Struktur des Blockrands und die Qualität des städtischen Umfelds wurden intensiv diskutiert, während Elemente wie Partizipation und das Aufbrechen des technokratischen Planungsprozesses kaum eine Rolle im lokalen Diskurs spielten. In Perm wurde die kompakte Nutzungsgemischte Stadt einerseits als Modell zur Schaffung eines hochwertigen städtischen Umfelds verhandelt, während das Image der Europäischen Stadt andererseits als Produkt für die Transformation russischer Städte in aufstrebende, attraktive westeuropäische Städte vermarktet wurde. Das Modell wurde dabei sowohl als Gegenmodell zum Städtebau der Sowjetzeit, als auch zur Überwindung der unregulierten postsowjetischen Stadtentwicklungen propagiert. Während die sowjetischen modernistischen Stadtstrukturen und die Hinterlassenschaften der postsowjetischen Ära demnach als Kontrastfolie dienten, wurde der vorrevolutionäre Kern als unterstützender und förderlicher Layer wirksam. Sowohl die Initiatoren als auch die Planer von KCAP begriffen das städtebauliche Erbe der sowjetischen Moderne überwiegend als Last, wohingegen der ‚europäische‘ Charakter des vorrevolutionären Kerns als wertvolle Ressource verhandelt wurde.

Perm stellte die erste russische Stadt dar, in der der Versuch unternommen wurde, das Modell der kompakten Europäischen Stadt auf gesamtstädtischer Ebene einzuführen. Anstatt eine Strategie zu entwickeln, die auf den Spezifika der Stadt aufbaut, stellt der Masterplan eine Anwendung westeuropäischer Strategien auf ein postsozialistisches Umfeld dar. Allerdings darf bezweifelt werden, ob der vielfach beklagten Verwahrlosung

⁵⁸ Ebda.

⁵⁹ Siehe z.B. S. V. Ward, Stadtmarketing, in: P. Oswald, Schrumpfende Städte, Bd. 2, Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, S. 729 f. oder J. Friedmann, The Wealth of Cities. Towards an Assets-based Development of Newly Urbanizing Regions, UN Habitat Award Lecture, World Urban Forum III, 2006, S. 4; vgl. www.unhabitat.org/downloads/docs/3433_70770_john.pdf [01.03.2012].

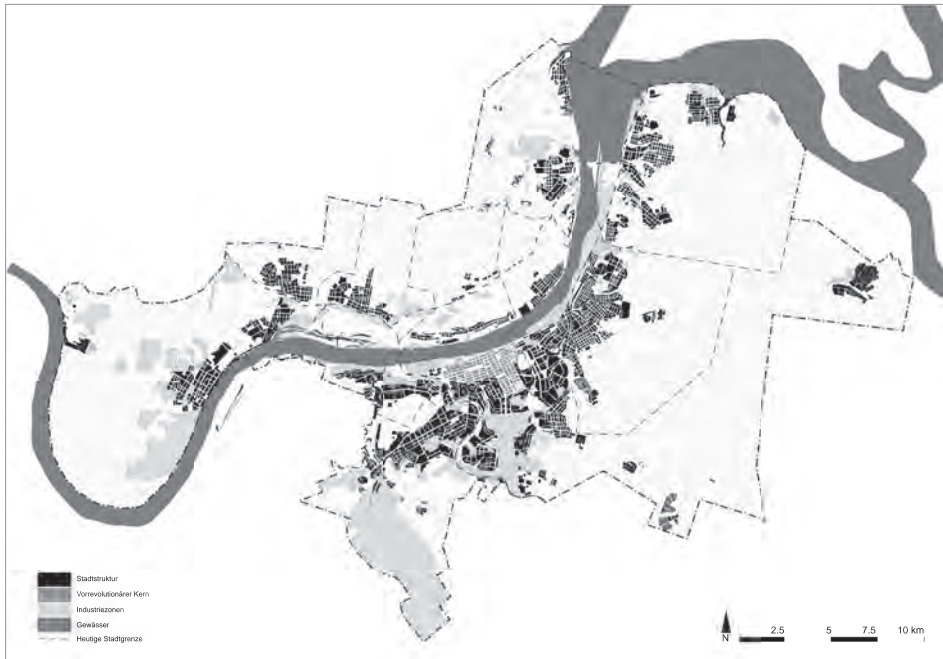


Abb. 8: Stadtplan Perm: der vorrevolutionäre Kern und die heutigen Stadtgrenzen;
Plan: *D. Zupan* 2012.

des öffentlichen Raums durch eine Änderung des städtebaulichen Leitbildes begegnet werden kann, denn ein solcher Umstand hängt neben baulichen Gegebenheiten vor allem von ausreichenden finanziellen Mitteln und bürgerlichem Engagement ab. Im Umgang mit dem sowjetischen und postsowjetischen städtebaulichen Erbe stellt meines Erachtens die Schaffung einer Wertschätzung für das eigene Erbe einen wichtigen Schritt dar, um in weiterer Folge eine kritisch reflektierende Haltung und Diskussion transnationaler Konzepte einzuleiten.

Die in Perm von oben eingeleiteten Prozesse brachten der Stadt zwar Aufmerksamkeit, führten jedoch auch zu Widerstand, Kritik und Konflikten. Die eingeleiteten Initiativen gingen von einem kleinen Personenkreis aus, der mittlerweile aufgelöst wurde: Gegen Andrej Golovin wird seit 2009 ermittelt, Sergej Gordeev trat 2010 von seinem Posten als Abgeordneter der Region Perm im Föderationsrat zurück. Der Rücktritt Oleg Čirkunovs folgte im April 2012. Im Juni desselben Jahres wurde bekannt gegeben, dass in der neuen Regierung unter Interimgouverneur Viktor Basargin der von Čirkunov als Kulturminister in die Regierung berufene Boris Mil'gram nicht mehr vertreten ist. Das Abtreten der Initiatoren und die Vorwürfe, die gegen Ausarbeitung und einer möglichen Umsetzung des Masterplans erhoben wurden, schwächten die Initiative maßgeblich.

Obwohl sich die Strategie in Perm heftigem Widerstand ausgesetzt sah, argumentieren Befürworter, dass der für Perm entwickelte Masterplan als ‚Blaupause‘ für viele weitere russische Städte gelten könne – und zwar einerseits als Instrument zur Schaffung eines zweistufigen Planungssystems auf gesamtstädtischer Ebene (Generalplan und Masterplan), und andererseits bezüglich der Inhalte des strategischen Plans (Modell der kompakten, nutzungsgemischten Stadt). Der Masterplan wurde seither im fachplanerischen Diskurs Russlands vor allem durch ein Netzwerk propagiert, das sich rund um die Zeitschrift *proekt rossija* gebildet hat – eine Fachzeitschrift, die in den 1990er Jahren vom Niederländer Bart Goldhoorn gegründet wurde und damit die erste russisch-englischsprachige Zeitschrift zu Architektur und Städtebau Russlands darstellt. Von demselben Akteurszirkel wird seit 2008 eine Architekturbiennale in Moskau organisiert. Auf der Biennale 2010 wurde der Masterplan für Perm mit einem Preis ausgezeichnet. Thema der Biennale 2014 war das Thema „Block“ und das Wiederentstehen dieses Typus in Russland. Dabei wurden die ersten nach den Prinzipien des Blockrands geplanten und errichteten Projekte in und um Moskau präsentiert. Gemäß Nadežda Nilina,⁶⁰ von 2009 bis 2011 als Projektleiterin bei KCAP und seit 2012 als Dozentin am Moskauer Architektur Institut (MARCHI) tätig, wird der Masterplan an der russischen Ausbildungsstätte bereits von Studierenden als Lehrbuch angewandt. Auch auf anderen Ebenen hat der Masterplan bereits seinen Weg in die Hauptstadt gefunden: Laut Nilina⁶¹ liegt der Plan dem Leiter des Generalplanungsinstituts von Moskau vor. Auch wurde er wiederholt am jährlich stattfindenden Moskauer Urban Forum auf breiter Ebene diskutiert. An dieser exemplarischen Verfolgung wird deutlich, dass der Masterplan trotz des Widerstandes in Perm genug Kraft und Unterstützung besitzt, um weiter zu reisen und die Ausbreitung der Ideen der kompakten Europäischen Stadt durch verschiedene Kanäle in Russland voranzutreiben.

60 N. Nilina, *Strategičeskij master-plan goroda Permi kak zerkalo gradostroitel'noj dejatel'nosti v Rossii*, 2013; vgl. www.archi.ru/russia/48274/strategičeskii-master-plan-goroda-Permi-kak-zerkalo-gradostroitelnoi-deyatelnosti-v-rossii [25.09.2014].

61 Ebda.

WAS HEISST HIER STADT? 50 JAHRE STÄDTEBAUDISKURS

Was heißt hier Stadt? Was ist eine gute Stadt, und wie können wir sie entwerfen? Welche Bezugspunkte haben wir, welche Inspiration, welche gedanklichen Hintergründe? Das sind die Fragen, die derzeit in unserer Profession heiß diskutiert werden. „Wieder“, möchte man hinzufügen – denn die Debatte hat eine lange Tradition, die teils in Vergessenheit geraten ist. Möchte man nicht in eine isolierte Nabelschau verfallen oder in naiven Aktionismus ausbrechen, ist es allerdings unerlässlich, die Gedanken und Schlüsse zu kennen, auf deren Fundament die heutige Diskussion steht. Hierfür steht ein „Zeitzeuge“ zur Verfügung, der die Positionsbestimmungen der Disziplin in den letzten 50 Jahren aus nächster Nähe begleitet hat, der mitdiskutiert und seine Meinung mehr als einmal geändert hat: die „Stadtbauwelt“. 1964 gegründet, ist sie die am längsten erscheinende unabhängige Zeitschrift für Stadtplanung und Städtebau, die in der Verteilerstruktur der „Bauwelt“ publiziert wird. Auf ihren Seiten bündeln sich im Laufe der Jahrzehnte viele verschiedene Meinungen und Positionen, in die man, liest man die alten Ausgaben, wie durch eine Zeitmaschine eintauchen kann.

So eine Zeitreise durch die verschiedenen Phasen der Stadtbauwelt soll hier unternommen werden: Wir starten 1964 in eine Phase der planbaren Stadt, dann folgen 20 Jahre der Unsicherheit und Erneuerung. Ab 1995 wird in Porträts der unberechenbaren Stadt nachgespürt, bis 2005 eine neue Theoriedebatte beginnt, die wieder eine Veränderung einleitet.

1. 1964 BIS 1974 – DIE PLANBARE STADT

In welchem Kontext bewegt sich die Stadtbauwelt in der Zeit der planbaren Stadt? Ich möchte nur kurz einige Stichworte eines optimistischen Jahrzehnts in Erinnerung rufen: Die 1960er und frühen 1970er Jahre sind eine Zeit des Aufbruchs und des Wachstums. Wir befinden uns im Wirtschaftswunder, spektakuläre Durchbrüche in Wissenschaft und Technik gelingen: Der Menschheitstraum von der Mondlandung wird wahr, die Antibabypille wird erfunden, das erste Herz transplantiert. Das alles trägt zu einer Zukunftseuphorie bei, die auch die Stadtplanung erfasst. Auch hier träumt man von der Zukunft und schmiedet städtebauliche Utopien. Gebaut werden Großsiedlungen an der



Abb. 1: Das erste Jahrzehnt der Stadtbauwelt ist von Optimismus und dem Glauben an eine richtige Planung geprägt.

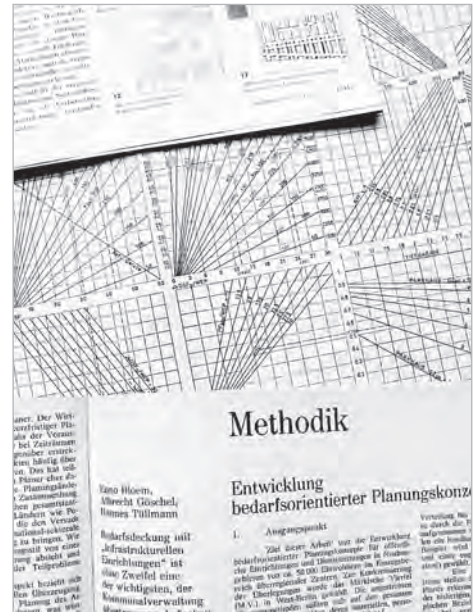


Abb. 2: Mit mathematischen Methoden wird die angestrebte Verwissenschaftlichung der Disziplin verfolgt.

Peripherie, die genauso wie die Kahlschlagsanierung der historischen Innenstädte die Missstände der Gesellschaft therapieren sollen.

In diese Zukunftstrunkenheit startet die Stadtbauwelt 1964 mit ihrer ersten Ausgabe zum Thema „Was ist Städtebau?“. Die nächsten Jahre der neuen Zeitschrift sind bestimmt von den Themen Rechtsprechung, Planerausbildung, Stadtbaugeschichte und Methodik. Rechtsprechung wird die ersten zehn Jahre in wirklich jedem Heft behandelt, zum Teil mit über zehn Seiten. Das liegt zum einen daran, dass die Planer 1960 mit dem Bundesbaugesetz ein neues Instrument an die Hand bekommen haben. Urteile zu Enteignung, Abrissen oder dem Verbot des Wiederaufbaus von Hinterhäusern liefern die Argumentations- und Durchsetzungsgrundlage der Kahlschlagsanierung. Es zeigt aber auch den Wunsch und den Glauben, mit Gesetzen Dinge eindeutig und richtig zu regeln.

Dieser Wunsch nach richtig oder falsch im Entwerfen findet sich auch stark in der Rubrik Methodik, die vor allem die ersten Jahre optisch sehr auffällig ist. Mit Formeln und Schaubildern wird hier versucht, die Stadt zu berechnen und städtebauliche Abhängigkeiten in mathematische Form zu bringen. Das ist Teil der Arbeit an der wissenschaftlichen Durchdringung der Planung, die im besten Fall eindeutige Ergebnisse liefern soll. Wie stark zwischenzeitlich die Euphorie ist, sieht man an dem Zitat von Claus Meier aus dem Jahr 1968: „Die allgemeingültigen Relationen, formuliert durch mathematische

Funktionen, führen ohne vorherige zeichnerische Lösung schon zum gedanklich fixierten Ergebnis“.¹

Während diese Methodeneuphorie relativ bald abebbt, wird das dritte Thema, die Planerausbildung, die ganze Phase lang heiß diskutiert. Die Stadtbauwelt kämpft für ein eigenes Studium der Stadtplanung, die bis Ende der 1960er Jahre vor allem im Rahmen des Architekturstudiums gelehrt wird. Von den Architekten will man sich abgrenzen und sieht in der Aufstellung von Studienplänen für Stadt- und Regionalplanung die *Planung* der Stadt- und Regionalplanung. Damit sind die Autoren allerdings gezwungen, ihr Berufsbild zu definieren, was sich als nicht so einfach herausstellt. Man weiß zwar, was man *nicht* sein will, aber was man sein will, ist größtenteils unklar. Wie Herbert Hübner 1969 klagt: „Stadt- und Regionalplaner sind in der Regel nicht in der Lage, andere als technisch orientierte Inhalte der Ausbildung [...] für die Bestimmung der Aufgaben ihres Berufs zu formulieren“.² Die Perspektiven sind also im Nebel – so die Überschrift eines anderen Beitrags zum Thema – und bleiben dort auch während dieser Phase.

Ein Thema, bei dem hingegen über die Jahre viel Veränderung stattfindet, ist die Stadtbaugeschichte. Es überrascht vielleicht, dass Geschichte in einem so vorwärts gerichteten Jahrzehnt überhaupt behandelt wird, aber Geschichte ist nicht gleich Geschichte. Und so stellt die Stadtbauwelt zunächst vor allem Großwohnbauten der Moderne aus Österreich und England vor, die als Impulsgeber für aktuelle Entwürfe dienen sollen. In diesen Bauwerken sieht die Stadtbauwelt „ein mutiges Experiment, das seinen Proponenten zur Ehre und ihren Nachfahren zur Lehre gereichen kann [als] Leistungen, deren Größe trotz aller Vorbehalte jenseits der Kritik steht“,³ wie Helmut Kunze 1969 schreibt. Während diese Beispiele noch Inspiration für die Umsiedlung der von der Sanierung Betroffenen geben sollen, kommt ganz allmählich ein neuer Respekt für die historische Stadt auf, und es wird der „Sinnegehalt historischer Stadtformen“ zumindest diskutiert.

Damit geht langsam eine Phase zu Ende, die geprägt war durch den Versuch, die gute Stadt zu definieren, ja zu berechnen, und mit wissenschaftlichem Instrumentarium die perfekte Stadt der Zukunft zu finden. In Themen wie Recht und Methodik zeigt sich sehr deutlich ein planungstheoretisches, methodisches Stadtverständnis; man ist überzeugt, dass nur die richtige Methode gefunden werden muss, um die richtige Stadt zu entwerfen.

Auch wenn dieses Bild im Detail schon ab den 1970er Jahren leicht bröckelt, ändert sich der Diskurs 1974 recht plötzlich mit einem Heft zum europäischen Denkmalschutzjahr, das Sanierungsprojekte in Europa als vorbildlich vorstellt und Projekte in Deutschland auf den Prüfstand legt. Im Editorial des Hefts stellt die Redaktion ihre bisherigen Überzeugungen fundamental in Frage: „Da hat man die Augen aufgemacht und genau

1 Vgl. C. Meier, Ein Modell für die Vorbereitung der Bauleitplanung, in: Stadtbauwelt 1968, Heft 17, S. 1298.

2 H. Hübner, Addition oder Integration? Zum Selbstverständnis der Soziologie bei der Ausbildung von Stadt- und Regionalplanern, in: Stadtbauwelt 1969, Heft 21, S. 39.

3 H. Kunze, Kommunaler Wohnungsbau im Wien der zwanziger Jahre, in: Stadtbauwelt 1969, Heft 21, S. 46.

hin- und zugesehen. Und muß nun plötzlich feststellen: man war trotzdem [...] von partieller Blindheit geschlagen. Ändern wir uns so in der Zeit? Sind wir so unzuverlässig im Umgang mit uns selbst? Übersehen wir schon wieder etwas – oder immer noch? Etwas, das uns morgen aufregen wird.“⁴ Das leitet eine Phase ein, die von weit mehr Zweifeln und Unsicherheiten geprägt ist und sich statt der Stadt der Zukunft nun der Stadt der Gegenwart zuwendet: der erneuerbaren Stadt.

2. 1975 BIS 1994 – DIE ERNEUERBARE STADT

Auch hier zunächst ein ganz kurzer Blick in den zeitlichen Kontext: Mitte der 1970er Jahre setzt eine umfassende Ernüchterung ein. Wirtschaftliche und politische Rückschläge erzeugen einen neuen Zeitgeist der Resignation und Zukunftsangst. Der Ölschock von 1973 leitet die erste schwere Wirtschaftskrise der Bundesrepublik ein. Ihm folgt die Ölkrise 1979. Katastrophen wie Tschernobyl und das Challengerunglück 1986 erschüttern das Vertrauen in die Wissenschaft. All das zerstört auch den Glauben an eine Zukunft, die nicht mehr im Griff erscheint. Mit dem Wachstum sind auch die Zeiten städtebaulicher Großvorhaben vorbei. Man konzentriert sich auf kleine, überschaubare Schritte und geht die Sanierung der Stadtzentren behutsam und zunehmend mit den Bewohnern an, wie bei der IBA der 1980er Jahre in Berlin.

Auch im Diskurs in der Stadtbauwelt verschieben sich die Schwerpunkte erheblich: Wichtigstes Thema wird die Stadtbaugeschichte, gefolgt von sozialen Planungsfragen. Das Recht wird zwar noch behandelt, verliert aber bis Mitte der 1980er Jahre seine Relevanz fast vollständig. Das Spektrum wird durch Themen wie Bildende Kunst ergänzt. Die Hoffnung der ersten Phase auf eindeutige Antworten durch Paragraphen weicht einer Stimmung von „Unsicherheit, Autoritätsverfall, Selbstkritik und Nostalgie“, so die Selbstdiagnose. Das geht so weit, dass Recht sogar als Planungshindernis gesehen wird, wie es in einem Beitrag zum Baurecht als Fessel oder Richtschnur heißt: „Vieles war überflüssig. Es ist aus der Auffassung entstanden, alles planbar und steuerbar zu machen. [...] So ist das Baurecht zur Fessel geworden. [...] Abschied nehmen sollte der Gesetzgeber von der Illusion, alles regeln zu müssen. Fast das Gegenteil ist richtig.“⁵

Während so die einstigen Überzeugungen sich mehr und mehr auflösen, arbeitet man beim Thema Stadtgeschichte an der Aufarbeitung der eigenen Planungsgeschichte, z.B. mit langen Interviews mit verantwortlichen Planern der 1940er, 1950er und 1960er Jahre, und begibt sich auf die Suche nach neuen Vorbildern. Die gebauten Beispiele der Moderne, z.B. die Gropiusstadt in Berlin oder die Nordweststadt in Frankfurt, aber auch der „romantische Irrweg“ der Gartenstadt, stehen nun heftig in der Kritik. Positiv be-

4 Vgl. *Redaktion Stadtbauwelt*, Fokus. Stadtbauwelt 1974, Heft 44, S. 237.

5 K. Redeker, Steuerung der Stadtentwicklung über Einzelbauvorhaben? Stadtbauwelt 1978, in: Stadtbauwelt Heft 59, S. 1348.



Abb. 3: Ab 1975 schwindet die zuvor starke Hoffnung auf eindeutige Antworten durch die Gesetzgebung.



Abb. 4: Im Themenschwerpunkt »Stadtgeschichte« wird die Planungsgeschichte aufgearbeitet, u.a. in Interviews.

wertet werden nun allerdings viele Entwicklungen des 19. Jahrhunderts. Das zeigt ein neues Geschichtsverständnis, das Dieter Hoffmann-Axthelm in einem Beitrag mit dem Titel „Wie kommt die Geschichte ins Entwerfen“ 1983 sehr schön zusammenfasst: „Man braucht bloß das Stichwort Stadtgeschichte in eine Runde zu werfen, und schon treten die Leute ein Stück beiseite, als trüge man die Särge vorbei, in denen die Vergangenheit sicherheitsverwahrt ist. [...] Die Planerillusion ist, man habe eine in sich geschlossene Gegenwartsebene, auf der sich die Konflikte tummeln.“⁶ Demgegenüber empfiehlt er eine ganz andere Herangehensweise. Er schreibt: „Wenn die Vergangenheit aufhört, abgelegte Historie zu sein, wenn man an der vergangenen Geschichte das Mitgehen lernt, ist es die Vorgeschichte der gegenwärtigen Konflikte und die Bewegungseinübung dessen, was kommen wird. Die Stadtgeschichte muss das Medium werden, in dem sich, von Konflikt zu Konflikt, das Eingreifen und Bessermachen bewegt.“⁷

Besser machen will man es auch in Bezug auf die Bewohner, an deren Bedürfnissen man sich mehr orientieren will. Nachdem der Perfektionismus der Planung „von oben“

6 D. Hoffmann-Axthelm, Wie kommt die Geschichte ins Entwerfen?, in: Stadtbauwelt 1983, Heft 80, S. 1931.

7 Ebda., S. 1930.

nicht erfolgreich war, ist man fasziniert von Lösungen „von unten“ wie der Selbsthilfe der Bürger. Also ein ganz neuer Pragmatismus, den Hans Paul Bahrdt 1977 wie folgt erklärt: „Weder die Zuwendung zu einer völlig neuen Stadtidee verspricht Heil – dann verfällt man wieder nur einer neuen Mode, die sich nach 10 Jahren ad absurdum führt – noch auch Romantik, Nostalgie und Traditionalismus [...] Man sollte in der nächsten Zeit keine Angst vor dem Vorwurf des Praktizismus haben“.⁸ Man bemüht sich also wirklich, die Dinge anders zu betrachten. So kommen auch unerwartete Themengebiete wie Bildende Kunst mit in den Diskurs, die den Blick der Planer weiten und ihnen die Augen für andere Perspektiven öffnen sollen.

Das scheint tatsächlich zu funktionieren, wenn man Zitate wie das von Hermann Glaser liest: „Wir sehen plötzlich, was wir nicht sehen, weil wir es täglich sehen“. Aber Kunst ist nicht nur der Augenöffner, sondern soll auch direkten Einfluss auf die Stadt nehmen an Stellen, an denen die Planer ratlos sind. So schreibt Karl Ganser zum Gebiet der IBA Emscher Park: „Die Planung kapituliert vor der Aufgabe, diese riesige ‚Zwischenstadt‘ zu gestalten. [...] Wir reagieren auf diese Situation irritiert, ziehen uns aufs Gewohnte zurück oder reagieren mit Flucht. [...] Angesichts dieser Planerhilflosigkeit könnte es Sinn machen, daß sich Kunst und Architektur miteinander verbünden. [...] Künstler können eingeschliffene Routinen in Frage stellen.“⁹ Wenn Ganser hier von Kapitulation und Hilflosigkeit spricht, aber auch von neuer Orientierung, sind das zentrale Begriffe der zweiten Phase der Stadtbauwelt, in der in allen möglichen Richtungen nach einem neuen Umgang mit der Stadt gesucht wird.

Dabei hat man sich Stück für Stück von der Konzentration auf die Planung von Planungsprozessen entfernt, die die erste Phase bestimmt hatte; auch deren Euphorie ist schon lange verfliegen. Mit Unsicherheit und Pragmatismus ist aber auch der Blick auf die Stadt weiter geworden, es wird viel mehr nach gesellschaftlichen Zusammenhängen, aber auch subjektiven und emotionalen Aspekten der Planung gefragt. Das sind Vorboten einer dritten Phase, die 1995 mit einem Heft zur „Erzählten Stadt“ eingeläutet wird, das verschiedene Städte anhand von literarischen Texten vorstellt. Wir zoomen uns auch hier einmal auf eine Seite und in ein Zitat von Julien Green, das von der „Seele der großen Stadt spricht, die sich nicht begreifen lässt“. Er schreibt: „Um sich mit ihr wirklich vertraut zu machen, muss man sich in ihr gelangweilt und ein wenig gelitten haben.“¹⁰ In dieser Stimmung beginnt die dritte Phase der Stadtbauwelt, die sich von der Planung abwendet und sich in Stadtporträts eben der Seele der Städte verschreibt: die unberechenbare Stadt.

8 H.P. Bahrdt, Städtebau und Sozialverhalten, in: Stadtbauwelt 1977, Heft 55, S. 1194 f.

9 K. Ganser, Kunst in der Emscher Landschaft, in: Stadtbauwelt 1993, Heft 117, S. 606 f.

10 J. Green, über Paris, in: Stadtbauwelt 1994, Heft 124, S. 2722.



Abb. 5: Ab 1995 wird in Stadtporträts subjektiven und emotionalen Aspekten der Stadt und ihrer Planung nachgegangen.



Abb. 6: Neue, persönliche Lesarten und Vermittlungsformen des Städtischen entstehen. Auch Geschichte wird personalisiert.

3. 1995 BIS 2004 – DIE UNBERECHENBARE STADT

In welchem Kontext bewegen wir uns mit dieser dritten Phase? Das globale Zeitalter ist angebrochen, die Sowjetunion und die DDR sind zerfallen, der Kalte Krieg zu Ende, immer mehr Macht geht von Staaten an die global agierende Wirtschaft über. Die neoliberalen Tendenzen der 1980er Jahre werden in der digitalen Welt zu einem digitalen Finanzmarkt-Kapitalismus – eine Entwicklung, die eine Enquete-Kommission des Deutschen Bundetags später als „Ökonomisierung, Globalisierung, Medialisierung“ auf den Punkt bringt. Auch der Städtebau und die Stadtplanung leiden unter dem Verlust der Steuerungskraft der Öffentlichen Hand, an Privatisierung und Deregulierung. Planer werden mehr und mehr zu reinen Moderatoren, die zwischen Investor, Stadt und Bürger vermitteln sollen. Auf der anderen Seite werden die Innenstädte wieder begehrter als Wohnstandorte, und es ergeben sich wieder Möglichkeiten, größere Gebiete zu bebauen, z.B. auf militärischen Konversionsflächen, wo an der kritischen Rekonstruktion der „Europäischen Stadt“ gearbeitet wird.

Was heißt das für den Diskurs? Die Stadtbauwelt wagt 1995 einen radikalen Schritt und globalisiert sich ebenfalls. Für die nächsten zehn Jahre erscheinen fast ausschließ-

lich Hefte, die als Porträts internationaler Städte angelegt sind. Es wird also nicht mehr in einem Heft ein Thema anhand von mehreren Städten behandelt, sondern im Fokus sind die Städte selbst. Die Redaktion nähert sich ihnen über Themen, die uns zum Teil bekannt vorkommen aus der vorherigen Phase, wie Stadtgeschichte, Kunst oder soziale Planung, aber auch über neue Themen wie Stadtbeschreibung.

Optisch am auffälligsten ist der neue Stellenwert von Kunst in den Heften. Ging es in der zweiten Phase noch um Bildende Kunst als Impulsgeber für die Planung, widmet man sich jetzt vermehrt der Fotografie und dem Film, um die Städte und ihre Stimmung besser zu verstehen. Zum Teil darf die Poesie der Bilder auch alleine stehen, wenn sie sich als eigenständige Bildebene vom Text lösen. Dieser „audiovisuellen Großstadtpoesie“ stehen die sozialen Verhältnisse in den porträtierten Städten gegenüber, sozusagen die Kehrseite der Urbanität, die die Stadtbauwelt dort so beeindruckt. Die Stadtbauwelt blickt hier kritisch auf die offiziellen Planungen, die oft vom Ansatz her dem Kahlschlag der 1960er Jahre ähneln und europäischen Städtebau in Regionen importieren, für die dieser gänzlich ungeeignet ist. Fasziniert ist man hingegen von informellen Strukturen und, in Deutschland, Programmen wie der sozialen Stadt, die den Bürgern mehr Entscheidungsgewalt geben wollen, anstatt sie nur zu beteiligen, wie Wolfgang Hinte 2003 schreibt: „In bester Absicht sollen Menschen ‚beteiligt werden‘. Doch nicht nur sprachlich ist klar, wer hier Objekt und wer Subjekt ist“.¹¹

Während im Thema des Sozialen also durchaus noch eine Handlungsorientierung vorhanden ist, gehen die Stadtbeschreibungen einen radikal anderen Weg. Hier wird dem subjektiven Blick gehuldigt und versucht, in Momentaufnahmen und persönlichen Geschichten sowohl von Bewohnern vor Ort als auch Besuchern, die Stadt mit anderen als den üblichen Kriterien zu beschreiben. 1996 heißt es dazu: „Städte existieren in der Realität, an ihrer objektiven Existenz jedoch sind wir am wenigsten interessiert. Einprägsamer ist ihre subjektive Wirklichkeit, wie wir sie erleben, was uns dort geschieht, welche Spuren wir und andere dort hinterlassen.“¹²

Diesen Spuren spürt man in der Stadtgeschichte nach, dem wie auch in der zweiten Phase häufigsten Thema. Hier wird die Stadt als Erinnerungsdepot angezapft, zum einen in baulicher Hinsicht, indem die Geschichte von wichtigen Orten, Straßen oder sogar Häusern erzählt wird, aber auch durch die Bewohner, die ihre Geschichte mit der Geschichte der Stadt erzählen. Das sind neue, zum Teil sehr persönliche Lesarten und Vermittlungsformen, die auch auf den heimischen Diskurs abfärben, wo man sich gegen die „Geschichtsamnesie“ als städtebauliche Strategie wendet. Was mit diesem wunderbaren Wort gemeint ist, verdeutlicht ein Zitat von Dan Christensen, der 2002 von einem „Retro-Palimpsest“ spricht: „Falls man den Palast der Republik durch eine Kopie des alten Stadt-

11 W. Hinte, Jugendhilfeprogramm „Soziale Stadt“?, in: Stadtbauwelt 2003, Heft 157, S. 42.

12 R. K. Biswas, Von der Zinnsuche zur Sinnsuche – ein Stadtporträt, in: Stadtbauwelt 1996, Heft 132, S. 2718.

schlosses ersetzen würde, hätten wir es mit einem Retro-Palimpsest zu tun: Der Mönch entfernt die oberste Schicht auf dem Pergament, um die darunter liegende Schicht freizulegen, nur, weil er den unteren Text lieber mag als den oberen. Kein Mönch hat so etwas je getan.¹³ Generell wendet sich die Stadtbauwelt gegen einen unkritischen Rückgriff auf historische Formen und fragt die Leser anlässlich der Besprechung des Potsdamer Platzes im Stadtporträt von Berlin: „Wollen wir ewig damit weitermachen, die Stadt in Blöcken zu entwerfen, weil das schon immer so gemacht worden ist und weil der so aufgeteilte Grund und Boden sich angeblich gut vermarkten lässt?“¹⁴

Das zeigt, dass man sich durchaus ab und an in die heimische Diskussion einmischt. Der Großteil der Hefte zu der Zeit widmet sich allerdings einem gesellschaftswissenschaftlichen, beschreibenden Ansatz, mit dem neue Lesarten und Vermittlungsformen von Stadt erforscht werden. In den Stadtporträts wird die als unplanbar erachtete Stadt beschrieben und versucht, sie erlebbar zu machen. Dabei gewinnen individuelle, subjektive Geschichten an Wert, die ein künstlerisch-emotionales Verständnis von Stadt transportieren, für das auch neue Hilfsmittel wie Film und Fotografie zitiert werden.

Vergleicht man dieses Verständnis von Stadt mit dem der ersten Phase, sieht man, welchen grundlegenden Wandel der Diskurs in der Stadtbauwelt vollzogen hat. Ich nenne es verkürzt „Von der berechenbaren zur erlebbaren Stadt“: Eine Idealvorstellung von Stadt ist vollkommen passé, radikaler noch wird Stadt als etwas dargestellt, dem man mit Planung nicht näher kommt. Dementsprechend sind nicht mehr die Planer die Experten, sondern die Bewohner. Stadt wird verstanden als nie ganz ergründbar – und wenn, dann über subjektive Eindrücke, emotionale Komponenten, weil man an eine objektive Wahrheit oder eine richtige Stadt nicht mehr glaubt.

Das klingt jetzt nach einem runden Bogen, einer Einbahnstraße von der Stadtplanung zur Stadtforschung, möchte man sagen. Ist das also jetzt ein Endpunkt? Natürlich nicht! Seit 2005 befinden wir uns mit der Stadtbauwelt wieder in einem Prozess, den ich mit „Zurück in die Zukunft“ betitelt habe.

4. SEIT 2005 – ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT?

Begonnen hat diese neue Phase mit einer Reihe zur Theorie von Architektur und Städtebau, die zwischen 2004 und 2008 veröffentlicht wurde. Der „tastend wieder begonnene Diskurs“, wie es einer der Autoren formuliert, steht unter der Leitfrage: „Was denkt man eigentlich heute über Städtebau?“ Die Antworten der internationalen Autoren sind vielschichtig, zum Teil provokativ und nicht frei von Zweifel. Man muss erst einmal aus der Sackgasse herauskommen, die nicht nur die Stadtbauwelt fühlt. Michael Sorkin bringt

13 D. Christensen, Palimpsest: Berlin, in: Stadtbauwelt 2002, Heft 154, S. 78.

14 M. Galantino, Der neue Potsdamer Platz, in: Stadtbauwelt 2002, Heft 154, S. 72.

es 2007 auf den Punkt, wenn er schreibt: „Wir stecken in einer Sackgasse zwischen Nostalgie und Unausweichlichkeit. Anscheinend lassen sich für die morphologischen, funktionalen und menschlichen Bedürfnisse der Städte und Städter keine Antworten mehr finden, während die gestellte Aufgabe immer größer und immer komplexer wird. New Urbanism oder Koolhaas'scher Post-Urbanism – das ist eine Wahl, die uns keine Wahl lässt, eine Fallgrube zwischen ‚Blade Runner‘ und ‚The Truman Show‘.“¹⁵

Gleichzeitig ist an diesem Nullpunkt schon ein neuer Veränderungswille zu spüren. „Könnte es sein, dass wir erst jetzt, arg verspätet, mit der Suche nach einem neuen Engagement, einem neuen Handlungskonzept beginnen? [...] Sprechen wir deshalb von einem Nullpunkt? Verbindet sich dieser Widerstand mit größeren politischen und kulturellen Veränderungen, mit einem neuen Engagement, mit einem breiteren Interesse an der Welt um uns? Wir glauben, ja“¹⁶ so Roger Connah 2007. Das könnte auch über die Stadtbauwelt geschrieben worden sein, die langsam wieder zu einem handlungsorientiertem Ansatz zurückfindet.

Es ist ja immer schwierig über etwas zu urteilen, an dem man selbst beteiligt ist, wie die Verfasserin dieses Beitrags seit 2005 an der Stadtbauwelt. Aber im Grunde versuchen wir in den letzten Jahren genau das, was Helene Frichot 2006 über das Entwerfen schreibt: „Ein gleichwertiges Engagement in Theorie und Praxis wirft uns auf einen gesunden Anfang zurück, von dem aus das Entwerfen neu beginnen kann.“¹⁷

Ein gleichwertiges Engagement in Theorie und Praxis – sozusagen eine Mischung aus den drei Phasen. Unter dieser Prämisse sind in den letzten Jahren eine Reihe von Heften erschienen, die sich sowohl aktuellen Planungen als auch theoretischen Hintergründen widmen. So haben wir 2012 die Planungen und Bauten für die Olympischen Spiele in London vorgestellt und auch öffentlich diskutiert sowie uns mit der zunehmenden Segre-



Abb. 7: Provokativer Neuanfang: 2004 bis 2008 wird in einer Reihe zur Architektur- und Städtebautheorie der Standpunkt neu bestimmt.

15 M. Sorkin, *Ist das Ende des Urban Design gekommen?*, in: *Stadtbauwelt* 2007, Heft 174, S. 34.

16 R. Connah, *Am Punkt Null?*, in: *Stadtbauwelt* 2007, Heft 174: S. 61 ff.

17 H. Frichot, *An Apprenticeship in Thinking Architecture*, in: *Stadtbauwelt* 2006, Heft 170, S. 26.

gation unserer Städte in Deutschland und Europa befasst. 2013 haben wir mit den neuen IBA-Machern die Zukunft der internationalen Bauausstellungen debattiert sowie nach Rotterdam und Antwerpen geblickt für eine neue Perspektive jenseits von Top-Down und Bottom-Up. Und 2014 haben wir u.a. Planungsdezernenten und Baubürgermeister zum Stand der deutschen Stadtplanung befragt.

Der Diskurs geht also weiter, ganz aktuell in der Debatte um die Städtebauausbildung und die Art von Stadt, die dabei herauskommen soll, die durch die Kölner Erklärung angestoßen wurde. Sie zeigt, wie immer noch hochemotional um die richtige, die gute Stadt und guten Städtebau gestritten wird. Zur Inspiration sollen abschließend zwei Zitate vom Beginn der Debatte dienen, die in der nächsten Stadtbauwelt vertieft werden wird. Michael Wilkens: „Die Zeit des Städtebaus ist vorbei. Die Lehre unter diesem Titel sollte ein Unterricht vom Stadterhalt werden. Dazu muss man lehren, wie eine Stadt lebt, was sie am Leben hält und was sie krank macht: eine Art Stadtmedizin-Studium“.¹⁸ Und Dirk E. Haas schreibt: „„Straße, Platz, Block, Haus‘ sind kleines Einmaleins, das stimmt. Für heutige Städte, ihre Muster, ihre Brüche, ihre Polyraionalitäten, reicht das nicht. Da braucht es, um im Bild zu bleiben, höhere Mathematik“.¹⁹

Man darf gespannt sein, wie wir uns in Zukunft in diesem Spannungsfeld verorten. Ist die Zeit des Städtebaus vorbei – oder erlebt sie vielmehr gerade eine Renaissance? Ist die Stadt planbar, oder unberechenbar, oder alles zugleich? Und wie gehen wir damit um? Ein Diskurs, der außer- und innerhalb der Stadtbauwelt weitergeführt werden wird.

18 M. Wilkens, Stadt zuerst, in: Bauwelt 2014, Heft 42, S. 10.

19 D. E. Haas, Affirmation auf der einen, Sehnsucht nach Ordnung auf der anderen Seite, in: Bauwelt 2014, Heft 42, S. 13.

AUTORINNEN/AUTOREN

Prof. em. Dr. Harald Bodenschatz

Sozialwissenschaftler und Stadtplaner, 1995-2011 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der Fakultät Planen Bauen Umwelt der TU Berlin, jetzt assoziierter Professor am Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin und Angehöriger des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung an der Bauhaus-Universität Weimar. Promotion an der Universität Oldenburg (1978) und Habilitation an der TU Berlin (1986). Praxis als Stadtplaner seit 1980. Zahlreiche Veröffentlichungen zum Stadtumbau und zur Stadtbaugeschichte. Mitherausgeber der Zeitschrift Forum Stadt.

Prof. em. Dr. Marianne Rodenstein

1988-2007 Universitätsprofessorin für Soziologie mit dem Schwerpunkt Stadt-, Regional- und Gemeindeforschung am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Goethe Universität Frankfurt am Main. Mitherausgeberin der Publikationsreihe „Stadt, Raum, Gesellschaft“.

Dr.-Ing. Brigitte Schultz

Studium der Architektur in Berlin und Dresden, danach Tätigkeit als freie Architektin und Autorin; derzeit Redakteurin für Städtebau bei der Fachzeitschrift Bauwelt. 2008 Elsa-Neumann-Stipendium des Landes Berlin für ihre Forschungen über den Wandel des Stadtverständnisses seit den 1960er Jahren, zu denen sie 2012 promoviert wurde; 2012 Kuratorin der Ausstellung „Moderne Geisterstädte“ im Architekturmuseum der TU Berlin; seit 2014 im Vorstand der Landesgruppe Berlin-Brandenburg der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Prof. em. Dr. Erika Spiegel

Studium der Soziologie, Nationalökonomie, Neueren Geschichte und des Öffentlichen Rechts an der Universität Heidelberg; 1956 Promotion. 1958-1963 wiss. Mitarbeiterin am Institut für Sozialforschung in Frankfurt a.M.; 1963 Forschungsauftrag der List Gesellschaft (Basel) zur Planung und Entwicklung der neuen Städte in Israel; 1968-1978 ord. Professorin für Soziologische Grundlagen der Raumplanung an der Universität Dortmund; 1978-1981 Leiterin des DIFU, Berlin; 1981-1993 ord. Professorin für Sozialwissenschaftliche Grundlagen des Städtebaus an der TU Hamburg-Hamburg und seit 1993 freiberuflich in Heidelberg tätig. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. 1984-1990 im Präsidium; 1993 Verleihung des Preises der Schader-Stiftung und 1997 Verleihung der Cornelius-Gurlitt-Gedenkmünze der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Dipl.-Ing. Mag. phil. Daniela Zupan

Studium der Architektur an der Technischen Universität Graz und der Slawistik an der Karl-Franzens-Universität Graz. Seit 2013 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart, Fachgebiet Orts- und Regionalplanung. Sie forscht und promoviert im Teilprojekt „Planung und Bau neuer Stadtteile“ des DFG-geförderten Forschungsprojekts „Innovationen in der Planung: Wie kommt Neuartiges in die räumliche Planung? (InnoPlan)“.

OTTO-BORST-PREIS 2016

Auslobung des Preises für Stadterneuerung

Otto-Borst-Preis

„Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.“ lobt hiermit zum sechsten Mal den „Otto-Borst-Preis für Stadterneuerung“ aus. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer von „Forum Stadt e.V.“ (bis 2010: „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.“) und langjähriger Herausgeber der wissenschaftlichen Zeitschrift „Forum Stadt“ (bis 2010: „Die alte Stadt“). Der Preis wird seit 2004 im jährlichen Wechsel als „Wissenschaftspreis“ zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und als „Preis für Stadterneuerung“ ausgelobt.

Preis für Stadterneuerung

Die europäische Stadt ist ein städtebauliches, wirtschaftliches und soziales Erfolgsmodell, das sich beständig an veränderte Bedürfnisse und Anforderungen anpasst. Mit der Verleihung des Otto-Borst-Preises für Stadterneuerung zeichnet der Verein herausragende Maßnahmen für Erhaltung, Sanierung, Umnutzung und Weiterbau aus, die der Entwicklung der historischen Stadt dienen. Ausgezeichnet werden Maßnahmen, die die historisch prägende Stadtsubstanz weiterentwickeln, zugleich den Stadtcharakter wahren und eine zeitgemäße Nutzung gewährleisten. Sie sollen den Bezug zur gesellschaftlich, kulturell, wirtschaftlich und sozial geformten Stadtpersönlichkeit erkennen lassen und zu deren Erhalt und zeitgemäßer Fortschreibung beitragen.

Der Wettbewerb ist offen für öffentliche wie private Bauherren und Planer, für städtische Einzelobjekte oder Ergebnisse städtebaulicher Planungen. Ausgenommen sind architektonische Leistungen ohne städtebaulichen Kontext sowie ausschließlich restauratorische Sanierungsmaßnahmen. Wesentliche Inhalte der Pla-

nung sollten bereits realisiert sein, der Abschluss der Maßnahme sollte allerdings nicht länger als drei Jahre zurückliegen.

Einzureichen sind bis zu zwei Pläne (höchstens DIN A0) mit Zeichnungen, Fotos und Erläuterungen. Dazu ein Anschreiben auf dem Bewerber, Maßnahme und Auftraggeber benannt sind. Zusätzlich erläuternder Text (maximal 2 Seiten DIN A4) kann beigelegt werden. Dieser sollte insbesondere darstellen, in welchen stadtpolitischen, städtebaulichen und instrumentellen Zusammenhängen die Maßnahmen stehen.

Pläne, Anschreiben und Erläuterungstext werden sowohl als Print- als auch als Digitalversion (in pdf-Form auf CD-ROM; keine USB-Sticks) erbeten.

Stichtag der Einreichung (Tag der Absendung) ist der 15.01.2016. Die Bewerbung erfolgt nicht anonym.

Pläne und CD sind einzureichen an:

Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.
Stichwort Otto-Borst-Preis 2016
Ritterstrasse 17
D – 73728 Esslingen am Neckar

Auskunft erteilt:

Dipl.-Ing. Rainer Bruha
Brückenstrasse 7B
D – 09599 Freiberg
E-mail: bruharainer@web.de

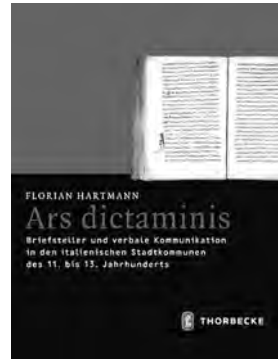
Über die Preisvergabe entscheidet eine unabhängige fachlich qualifizierte Jury aus dem Kreis des Forum Stadt e.V. Die Preisverleihung erfolgt auf der „Internationalen Städtetagung“ von Forum Stadt e.V. im Frühjahr 2016 in Heidelberg. Durch die Entscheidung der Jury werden erforderlichenfalls mehrere Preise vergeben.

BESPRECHUNGEN

FLORIAN HARTMANN, *Ars dictaminis. Briefsteller und verbale Kommunikation in den italienischen Stadtkommunen des 11. bis 13. Jahrhunderts*, (Mittelalter-Forschungen, Band 44); Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag 2013, 400 S., 52,- €

Die vorliegende Arbeit wurde als Habilitationsschrift 2012 an der Universität Bonn angenommen. Die Anfänge der Briefsteller-Literatur, der *Ars dictaminis*, liegen in Italien zwischen dem ausgehenden 11. und dem beginnenden 13. Jahrhundert. Die historische Forschung hat die *Artes dictandi* bislang allenfalls auf dem Feld der Bildungsgeschichte und der frühen Universitätsgeschichte als Quelle herangezogen. Jedoch hat schon Harry Bresslau auf die Bedeutung der *Ars dictaminis* für die Ausbildung von Brief- und Urkundenschreibern hingewiesen. Für die Jahrzehnte, die für die Ausbildung der italienischen Stadtkommunen am Ende des 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts verantwortlich waren, wurde der Quellenmangel immer wieder beklagt. Die *Artes dictandi* können hier auf ihre Weise Aufhellendes beitragen.

Die Kommunen Oberitaliens haben die *Ars dictaminis* um 1120 bis um 1140 vereinheitlicht und die Briefstilrichtung normiert. Die Informationen, die die kommunalen *Artes dictandi* bieten können, sind sehr umfangreich. Doch wurden die *Artes dictandi* nie zur Ideen- und Mentalitätsgeschichte der frühen Kommune befragt. Eine kurze Einführung macht mit der *Ars dictaminis* vertraut. Dabei wird nach deren Regeln auf die Briefgliederung hingewiesen. Die Gattung begann sich in den 1070er und 1080er Jahre im Umfeld des Reformpapsttums und des Investiturstreits zwischen Rom und Montecassino zu entwickeln. Zu Beginn des 12. Jahrhunderts wurden Bologna und sehr rasch weitere Städte Oberitaliens zu Entstehungsorten verschiedener *Artes dictandi*. In diesem Raum sind rund zwanzig verschiedene, stark abgewandelte



Redaktionen überliefert. Vor der Mitte des 12. Jahrhunderts gelangte die *Ars dictaminis* nach Frankreich und ebenso nach Deutschland und England. Der Verfasser geht auf den noch immer über gute Ansätze kaum hinaus gekommenen Forschungsstand ein, erörtert Fragen, Methoden und Ziele seiner Untersuchungen und gelangt zuletzt zum Aufbau seiner Arbeit. Diese gliedert sich in drei Teile, die in der vorliegenden Untersuchung als Teile II-IV an die Einführung anschließen. Der Teil II bietet einen historisch-chronologischen Abriss der italienischen *Ars dictaminis* von den Anfängen im 11. Jahrhundert bis zu ihrer Systematisierung und Aufwächerung in *Subspecies* Anfang des 13. Jahrhunderts. Nach Alberich von Montecassino und den Anfängen der *Ars dictaminis* wird deren Rezeption in Norditalien gezeigt. Auf die eingehende Darstellung in Norditalien folgt der Überblick über die *Artes dictandi* in Italien und Frankreich und zuletzt die Auseinandersetzung mit der französischen *Ars dictaminis* und mit dem Neubeginn der oberitalienischen *Ars dictaminis*.

Teil III widmet sich den *Artes dictandi* im Diskurs zu den oberitalienischen Kommunen. Im 12./13. Jahrhundert wurde dort die Eloquenz zunehmend geschätzt. Die bisherige Forschung hatte dieses für das Duecento herausgearbeitet, dabei jedoch die Wurzeln im 12. Jahrhundert unbeacht-

tet gelassen. Die dictatores sorgten durch ihren Unterricht für eine rasche Verbreitung der Vorstellungen von Eloquenz. Die Amtsträger mussten die Erwartungen dieser Eloquenz befolgen und notfalls auf Musterbücher zurückgreifen. Die dictatores brachten auch Bedeutungszuschreibungen in Umlauf, die sich allmählich als soziales Wissen etablierten. In Mailand folgten die Schüler den politisch-reformerischen Forderungen ihrer Lehrer. In hoher politischer Stellung wurde ab dem 12. Jahrhundert rhetorische Eloquenz als unabdingbare Forderung für städtische Ämter angesehen. Dabei wurde sogar Rhetor und Rector mit Podesà gleichgesetzt. Ab Mitte des 12. Jahrhunderts hat auch die kommunale Geschichtsschreibung rhetorische Fähigkeiten zu einer wesentlichen Qualität der Konsuln erklärt. Diese Fähigkeiten zu erwerben, kostete Zeit und Geld, was den Kreis der für die Ämter in Betracht kommenden Personen von Anfang an einengte. Rhetorische Kompetenz ließ auch den richtigen Ton in diplomatischen Missionen treffen. Die Artes dictandi prägten den Elitendiskurs in den Kommunen, womit den dictatores teilweise die Entscheidung überlassen wurde, wie die Kommunikationsregeln lauteten. Die dictatores haben sicherlich keine bewusste Strategie benützt, um voran zu kommen, doch war es die Aufgabe der lokalen intellektuellen Gruppen, den entstehenden Kommunen die legitimierende Ideologie zu verschaffen. Die rhetorischen Schriften des 12. und vor allem 13. Jahrhunderts verknüpfen ebenso wie die Geschichtsschreibung politische und sprachliche Kompetenzen. Das Fundament der Hochschätzung der Rhetorik legten in den Kommunen die Artes dictandi, die dieselben Deutungsmuster vorgaben.

Teil IV der Arbeit untersucht fiktive Briefmuster als historische Quelle. Frei erfundene Briefe, die einen festen Bestandteil der Rhetoriklehre bildeten, können mit methodischen Analysen als Quellen realer Geschichte ausgewertet werden. Sie geben Einblick in die Vorstellungswelt der Autoren des späten 12. Jahrhunderts. Auch führten Briefe, wie im vorliegenden Band über das Studium in Bologna, zu aufschlussreichen Einblicken in die Lebenswelt des Studiums. Die fiktiven Briefe des Magister Guido beweisen die Entschiedenheit mit der die poli-

tischen Geschehnisse betrachtet wurden und Guido Friedrich I. Barbarossa unterstützte. Er stand damit der Bologneser Rhetorikschule sehr nahe. Der Bologneser Jurist Magister Guido hebt sich deutlich von der Historiographie seiner Zeit ab. Auch der Vergleich der Briefsammlungen von 1132 und 1159 bietet gute Ergebnisse. In den lombardischen Briefsammlungen bildeten die Stilprobleme die Hauptrolle. Die interessante Untersuchung bietet Aufschlüsse über die geistige Entwicklung in den oberitalienischen Kommunen, die sehr schnell zum Vorbild für die deutschen Kommunen des 13. Jahrhunderts wurden.

Die Arbeit zeigt den kulturellen und politischen Bruch zwischen den oberitalienischen Kommunen einerseits und den seit dem späten 12. Jahrhundert in Deutschland entstandenen Städten andererseits. Es handelt sich um eine wertvolle Untersuchung, die jetzt auch ermöglicht, in den bisher wenig beachteten Briefmustersammlungen neue Ergebnisse aufzuspüren. Es ist auffallend, dass der Einfluss im süddeutschen Raum auf das Städtewesen außerhalb der großen Reichsstädte gering war. Man kann daraus den Schluss ziehen, dass das kommunale Leben der oberitalienischen Metropolen wenig Einfluss auf das städtische Leben in Süddeutschland ausgeübt hat.

Immo Eberl, Ellwangen

THOMAS ERNE (Hrsg.), *Martin Elsaesser und der moderne Kirchenbau heute* (= *Schriftenreihe des EKD-Instituts, Band 6*), Marburg: Jonas Verlag 2014, 100 Abb., 160 Seiten, 20,- €.

Nicht selten erregen Kirchen die Gemüter, weil ihre architektonische Gestaltung auf ein geteiltes Echo trifft. Die Art und Weise, wie Kirchen im öffentlichen Raum platziert sind, wie sie sich im Gesicht einer Stadt präsentieren und dieses Gesicht auch prägen, weist schon darauf hin, dass die Frage der Kirchenarchitektur herausgehobene Aufmerksamkeit verdient – weniger aus formal-ästhetischen Gründen, sondern weil Kirchen zentrale Bedeu-

tungsorte sind und das heißt, in ihrem Inneren wie Äußeren programmatischen Charakter haben. Sie entfalten auf Gläubige, die sich in ihnen versammeln, einen anderen Einfluss als auf Passanten, die vom religiösen Ausdruck einer Kirche nur distanziert berührt werden. Schon in ihrer Ästhetik, Größe und Höhe beanspruchen Kirchen eine kulturelle Geltung, die a priori mit Bedeutungen verbunden ist.

Nun sind die Kirchenneubauten, die Martin Elsaesser im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts plante und realisierte (das waren vor dem Ersten Weltkrieg 35), sicher keine Beispiele für strittige Architektur, eher für den Konsens. Der von Thomas Erne für das EKD-Institut für Kirchenbau und kirchliche Kunst der Gegenwart an der Philipps-Universität Marburg herausgegebene Band widmet sich anlässlich einiger hundertjähriger Jubiläen den Kirchenneubauten eines Architekten, der vielleicht mehr noch für eine ganze Reihe säkularer Bauten von hoher stadtpolitischer und kultureller Bedeutung bekannt ist. Der Band geht auf eine Tagung zum selben Thema zurück, die im Jahre 2013 stattfand. Insgesamt acht Beiträge (u.a. von Jörg Schilling, Ulrike Schubert, Elisabeth Spitzbart und Thomas Erne) sowie eine Einleitung erweitern die Debatten des Symposiums durch thematisch relevante Aspekte. Vor allem sind drei historische Artikel von Elsaesser aus den Jahren 1919, 1924 und 1930 ergänzt worden, die theoretische Positionen zum Bau *evangelischer* Kirchen markieren. Ein Beitrag von Reinhard Lambert Auer wurde hinzugefügt; er diskutiert die Bedeutung der Kirchenneubauten von Martin Elsaesser aus baden-württembergischer Perspektive.

Drei historische Aufsätze von Elsaesser lassen die wichtigsten Grundlinien seiner Programmatik des Baus *evangelischer* Kirchen erkennen. Nur diese konfessionell gebundenen Bauwerke stehen im Zentrum seines Wirkens als Architekt von Sakralbauten und nicht der sakrale Raum im Allgemeinen. So geht es im Wesentlichen um eine architekturtheoretische Reflexion, die auch den Kern anderer Beiträge ausmacht: Wie kann die *evangelische* Kirche die ihr eigene Raumgestalt finden, und das heißt vor allem: Wie kann sie dem historischen Schatten der architektonischen Sprache ka-



tholischer Kirchen, das heißt tradierten räumlichen Strukturen, liturgischen Programmen und ästhetischen Formen, entkommen? Mit den Worten Elsaessers konzentriert sich die Diskussion auf den folgenden Punkt: „Welches sind die unterscheidenden Merkmale des evangelischen Raumideals gegenüber dem katholischen Raumideal?“ Für Elsaesser scheint klar zu sein, dass die „unbedingt helle Kirche“ Priorität hat und kein „mystisches Dämmerlicht“. Und selbstverständlich ist die evangelische Kirche ein Raum der Versammlung und keiner der sinnlichen Ästhetik. In jeder Kirche soll es Räume für feierliche Zwecke und solche für die pragmatische Begegnung geben. Der Charakter „evangelischer Gesinnung“ drückt sich baulich durch Nüchternheit aus, mit den Worten von Elsaesser: „Die Nüchternheit moderner Bauweise, die an sich schon keine schlechte Eigenschaft ist, kann in der Hand des Künstlers zu einer heiligen Nüchternheit werden.“

Jörg Schilling veranschaulicht das sakralarchitektonische Werk des Architekten an einer Reihe von Beispielen. Einen Überblick über Frankfurter Kirchenbauten, die zwischen 1925 und 1933 nach Entwürfen von Elsaesser gebaut worden sind, bietet auch der Beitrag von Ulrike Schubert. Beachtung verdient Schillings Einordnung der Kirchenbauten in das Spektrum städtebaulich relevanter Profanbauten, die – als Ausdruck Neuen Bauens – insbesondere in Frankfurt am Main noch heute das historische Gesicht der Stadt prägen. Unter den Sakralbauten bietet sich in besonderer Weise die 1928 in Niederursel bei Frankfurt eingeweihte Gustav-Adolf-Kirche an, um die Realisierung programmatischer Grundätze des Kirchenbaus zu illustrieren

(auf diese Kirche geht auch der Beitrag von Ulrike Schubert ein). Sie war der letzte Sakralbau, den Elsaesser entworfen und realisiert hat.

In der Reflexion seines Schaffens werden aber auch Differenzen zwischen theoretischem Programm und tatsächlichem Bau sichtbar. So steht nicht nur die Größe mancher Kirchtürme in einem gewissen Widerspruch zu Elsaessers eher niedriger Bewertung großer Turmbauten in der modernen Stadt. Auch die Positionen zur Bedeutung des Lichts im kirchlichen Innenraum bestätigen sich nicht immer auch im realisierten Bau. Am Beispiel der Südkirche von Esslungen ist es die farbige Fensterverglasung, durch die – so Schilling – „der Raum in ein mystisches Halbdunkel getaucht“ werde, dessen Atmosphäre deutlich vom idealen Raumkonzept Elsaessers abweicht. Schließlich spiegelt sich das formulierte Prinzip, evangelische Kirchen müssen ihren „Ausdruck im Räumlichen suchen“, nicht darin wider, dass evangelische Kirchen auf Monumentalität verzichtet hätten. Eher ist es die von Elsaesser wiederholt angesprochene Nüchternheit, die sich in einer eigenen ästhetischen Sprache zum Ausdruck bringt und damit atmosphärische Wege zum aktiven Leben des *evangelischen* Glaubens bahnt.

Dass die besondere – eben evangelische – Ästhetik am Bau auch in einer *Entmaterialisierung* des sakralen Raumes gelingen kann, zeigt der Beitrag von Elisabeth Spitzbart, in dem die Rolle der Kunst in ihren Einflüssen auf das Erleben sakraler Räume diskutiert wird. In der von der Verfasserin nachgezeichneten Debatte um die Bedeutung der Bauform des Chores zeigt sich ein gewisser Überschuss des Ästhetischen, denn prinzipiell kollidiert ein Chor aufgrund seiner traditionellen Funktion, die er in der katholischen Kirche hatte, nicht nur mit ästhetischen Kriterien, sondern mehr noch mit ihnen zugrundeliegenden evangelisch-programmatischen Eckpunkten. Spitzbart zeigt auch, dass die erst im 18. Jahrhundert in nennenswerter Zahl geschaffenen Neubauten evangelischer Kirchen meist noch dem Vorbild katholischer Sakralbauten folgten und deshalb im Stile des Historismus errichtet worden sind. Im Unterschied dazu illustrieren Elsaessers Neubauten die Suche nach einem neuen Weg zur Findung konfessionell *spezifischer*

Raumwirkungen. Deren Programmatik sollte sich dann vor allem darin ausdrücken, dass dem Predigtraum *keine* sakrale Bedeutung zugeschrieben war, was sich in einer beinahe sprichwörtlichen Nüchternheit der neu entstandenen Bauten nur ausdrückte.

Thomas Erne diskutiert in seinem Beitrag, inwieweit Elsaesser als Theoretiker des Kirchenbaus angesehen werden kann. Die Frage liegt in der Tat nahe, weisen doch die historischen Beiträge des Architekten zu Beginn des Bandes in diese Richtung. Erne präzisiert die bei Elsaesser sehr vage bleibende Betonung der Bedeutsamkeit des Raumes so: „Der konfessionelle Unterschied lässt sich nicht entlang der Frage beantworten, ob die Liturgie für den Kirchenbau zentral ist, sondern nur, wie unterschiedliche Liturgiesprachen zu konfessionell verschiedenen räumlichen Lösungen führen.“ Mit anderen Worten: Erst die treffliche Interpretation der religiösen Programmatik kann auch eine Rauminszenierung vermitteln, deren Symbole und Synästhesien eine atmosphärische Vitalqualität für das eine oder andere religiöse Leben schaffen können.

An diesem Punkt sei kritisch angemerkt, dass in dem gesamten Band Fragen der Atmosphären im kirchlichen Raum bestenfalls (so bei Reinhard Lambert Auer und Thomas Erne) gestreift, nicht aber systematisch diskutiert werden. Dies hätte insofern nahegelegen, als in der atmosphärischen Erlebnis-Wirklichkeit kirchlicher Räume Bedeutungen sinnlich und leiblich erst spürbar werden. Auch das im Beitrag von Jörg Schilling angesprochene Numinose (i.S. von Rudolf Otto) liegt ganz auf einem atmosphärischen Niveau. Das Erhabene der Architektur kann der Konstitution des Numinosen entgegenkommen, das jedoch an den *sakralen* Raum gebunden und vom Erhabenen zu unterscheiden wäre. Deshalb spricht Hermann Schmitz vom „Göttlichen“ (für jemanden zu einer Zeit), das im „heiligen Raum“ erfahren werden kann (vgl. H. Schmitz, System der Philosophie, Bd. 3: Der Raum, Teil 4: Das Göttliche und der Raum, Bonn 1977, S. XIV, 12 f.). Sowenig wie bei Heidegger ist bei Schmitz „Gott“ in einem personalisierenden und naiven Sinne gemeint.

Im Fokus einer Atmosphären-Diskussion wären auch die Medien des immateriellen Bauens

stärker in den Blick gekommen, sind sie es doch in besonderer Weise, die das Numinose vermitteln – wie der Geruch, das Licht und das Hörbare, nach Otto das Dunkel und das Schweigen (vgl. R. Otto, *Das Heilige*, Gotha 1924, S. 81). Mit den numinosen Atmosphären stellt sich nicht zuletzt eine Frage der Macht. Auch sie wird im Band weder in den Texten bei Elsaesser, noch in den Diskussionsbeiträgen diskutiert, obwohl sich doch jede architektonische Inszenierung nur entfalten kann, wenn sie, ausgehend vom Erscheinenden, Macht (als Einfluss auf die Gefühle) auch tatsächlich durchzusetzen vermag (vgl. auch H. Schmitz, S. 20. ff). Nur dann kann es auch gelingen, das Numinose als „Rohstoff [...] für das Gefühl der religiösen ‚Demut‘“ (vgl. R. Otto, S. 20) im Raum der Kirche zu inszenieren und erlebbar zu machen.

Der Band stellt eine wichtige Erweiterung des Schrifttums zum architektonischen Wirken von Martin Elsaesser dar. Die in dem 160 Seiten umfassenden Buch geführten Diskussionen über den Bau von Kirchen liefern aber vor allem einen Beitrag zum besseren Verstehen des Bauens in der Logik konfessioneller Glaubens-Programmatis.

Jürgen Hasse, Frankfurt a.M.

DIETRICH WORBS, *Das Kino „International“ in Berlin, Berlin: Gebr. Mann Verlag 2015, 7 Farb-, 54 s/w-Abb., 160 S., 19,95 €.*

Der unpräntiös erscheinende Band zur Geschichte des Lichtspieltheaters „Kino International“ in Berlin Mitte ist eine *Trouvaille*. Dietrich Worbs folgt nicht der üblichen, eher linearen Beschreibung eines Baudenkmals. In einer vielschichtigen Querbetrachtung werden die Hintergründe der Entstehung des Bauwerks auf knapp 150 Seiten ebenso spannend erläutert wie die soziokulturelle und gesellschaftliche Funktion des Gebäudes im Stadtteil.

Es ist das Verdienst von Worbs, die umfassende Bedeutung des „International“ einerseits als filmhistorisches Ereignis eines Uraufführungskinos in Berlin (Ost) nachzuzeichnen. Andererseits erklärt

er auch, wie in der damaligen Zeit ein kultureller Mittelpunkt im Stadtteil verstanden wurde: Die im Gebäude des „International“ untergebrachte Stadtbibliothek zusammen mit weiteren sozialen Einrichtungen lassen noch einmal die visionäre Theorie des angestrebten Zusammenlebens in einer „neuen“ Gesellschaftsordnung aufleuchten. Das „International“ sollte dank seiner Nutzungsvielfalt ein sozialer Mikrokosmos der Großstadt werden. Dietrich Worbs interpretierend, ist dieses Kinogebäude eben nicht nur ein Bau der so genannten „DDR-Moderne“.

Das „International“ wurde, so Worbs, im Jahr 1963 (was lag näher) mit einem sowjetischen Film eröffnet. Doch bereits nach fünf Jahren Spielzeit erfährt das Kino seinen kulturellen Tiefpunkt: 1966 wird der Film „Spur der Steine“ nach nur drei Tagen Spielzeit (aus politischen Gründen) abgesetzt. Dietrich Worbs zeigt, dass viele Filme, die im „International“ uraufgeführt wurden, vor allem Fragen des Verhältnisses von Individuum und Gesellschaft im damaligen Sozialismus behandeln. So erfährt der Leser auch von den Auseinandersetzungen zwischen Politik und Filmschaffenden im damaligen Berlin (Ost). Die Geschichte des Gebäudes als Uraufführungstheater der DDR-Filmproduktion wird auch in einen politischen Kontext gebracht.

Natürlich geht Worbs mit gleicher Akribie auch auf die konkrete Entwurfsgeschichte und auf die schon beinahe in Vergessenheit geratenen Entwurfsarchitekten (Werner Dutschke, Josef Kaiser, Edmund Collein) ein. Die Entstehung des zweiten Wohnbauabschnitts der Gesamtkonzeption „Stalinallee“ wird eingehend erläutert. Es ist naheliegend, dass auch auf die spannende Innenraumgestaltung des Gebäudes eingegangen wird. Dietrich Worbs, als ein großer Verehrer von Adolf Loos, kommt nicht umhin, diese Innenraumkonzeption in Verbindung zu bringen mit dem bedeutenden „Raumplan“ von Loos. Dies muss Worbs bestimmt mächtig Freude bereitet haben, denn so liest sich auch dieser Teil ganz vorzüglich.

In gleicher Weise macht es Freude zu lesen, dass es im Ostteil des geteilten Berlins den (heimlichen) Blick in den Westteil der Stadt gab: Die gestalterischen Zusammenhänge zwischen dem Kino „International“, der Deutschen Oper Berlin, dem



Konzertsaal der Hochschule für Musik in Charlottenburg oder dem Kino „Zoo-Palast“ sind bestimmt gegeben, auch wenn der federführende Architekt, wie Worbs nachweist, seine Entwurfsaufgabe ganz unabhängig von Vorbildern geschaffen haben soll.

Die integrale Aufarbeitung der Baugeschichte des „International“ bekommt noch eine zusätzliche Verstärkung, indem die Entstehungsgeschichte und künstlerische Bedeutung der Fassaden-Reliefs erklärt werden. Dietrich Worbs schreckt denn auch nicht zurück, die Grundwidersprüche zwischen der damaligen Verfassung und der gesellschaftlichen Realität der DDR kritisch zu erwähnen. Dem Thema des Relief – „aus dem Leben der *heutigen* Menschen“ – folgend, werden die (eher verdrängten) gesellschaftlichen Widersprüche erwähnt. Im heutigen Wissen um den Geschichtsverlauf der DDR, würde Worbs dem Relief eher den Titel geben, „aus dem Leben der *zukünftigen* Menschen“. Derartige kritische Gedanken finden sich in Würdigungen der Architektur der „DDR-Moderne“ doch eher selten.

Vielleicht hätte die Nachzeichnung der Baugeschichte, der stadträumlichen und baulichen Gestaltung des „International“ noch eine weitere, besondere Note bekommen, wenn der damalige Staatsratsvorsitzende Ulbricht nicht nur als interessierter Fachmann erwähnt worden wäre, der dem Gebäude eine heute noch lesbare stadtgestalterische Förderung zukommen ließ. Die Hervorhebung seines ideologisch verstellten Blicks, der zum Abriss des stadtbildprägenden Berliner Stadtschloss-

ses oder der Sophienkirche in Dresden führte, hätte der Publikation bestimmt zusätzlich gut getan. Gleichwohl endet der schöne Band mit einer Übersicht über die Rolle des Kino „International“ nach 1990 und über den Verlust der Bibliothek als integraler Teil der ursprünglichen Gebäudekonzeption. Es wird bestimmt nicht zu viel versprochen, wenn ich in dieser wunderbaren Querschnittbetrachtung von Geschichte, Städtebau, Baugestaltung, gesellschaftlichem Nutzen und Nutzung des Kino „International“ in Berlin eine bibliophile Trouvaille sehe – viel Vergnügen beim Lesen!

Jürg Sulzer, Zürich/Dresden

MARTIJN DE WAAL, *The City as Interface. How New Media Are Changing the City, Rotterdam: nai010 publishers 2014; s/w-Abb., 208 S., 22,50 €.*

Der Philosoph Alva Noe hat einmal gesagt, dass man Städte als Gestalt gewordene Angewohnheiten lesen könne. Gepflogenheiten würden uns befähigen, Dinge zu tun; sie machen es aber auch unmöglich, andere Dinge zu tun. Mit anderen Worten: Wir bauen Strukturen, die uns gleichzeitig behindern und befähigen.

Eben diese inhärente Ambivalenz beschäftigt auch Martijn de Waal, wenn er – wunderbar doppeldeutig – „Die Stadt als Schnittstelle“ untersucht. Denn digitale Medien – ob nun *facebook*, *TomTom* oder *smart metering* – verändern die Art, wie urbanes Leben von statten geht und wie wir unsere gebaute Umwelt erleben. „On the face of it, this is mainly a practical matter: thanks to these technologies we can organize our lives more conveniently“. Während die Laborfantasien von Informatikern vom nahtlosen globalen Zugang zur Breitband-Kommunikation bislang noch unerfüllt bleiben, muss die Stadtforschung anerkennen, mit welchem gewaltigem Tempo diese Erwartungen in der Wirklichkeit Gestalt annehmen. Grund genug, die potentiellen räumlichen und sozialen Implikationen dieser neuen Infrastrukturnetze zu identifizieren und zu erkunden. Seine These, dass die Imple-

mentierung dieser neuen IuK-Technologien dem klassischen republikanischen Ideal der Stadt als einer offenen, demokratischen ‚Gemeinschaft von Fremden‘ neues Leben einhauchen, scheint zwar recht positivistisch; seine Beispiele und Argumentationsstränge aber sind durchaus fundiert und inspirierend.

Freilich hält sich in vielen Köpfen hartnäckig die Vorstellung, das Internet erlaube eine bis dato ungeahnte demokratische Partizipation. Nichts, was für die Eliten bedeutsam sei, spiele sich noch auf der Straße ab. Deren Kontrolle sei weder für den Machterhalt der herrschenden Klasse noch für das reibungslose Funktionieren der staatlichen Institutionen notwendig. Eine solche Wahrnehmung evoziert ein Bild von Stadt, das an ‚Augmented Reality‘ erinnert. Zumal es ja auch nicht mehr sonderlich bedeutsam scheint, wo man sich aufhält, solange man nur verbunden und online ist. Doch das ist – bestenfalls – technikgläubig und naiv. Die Massenproteste auf dem Tahrir-Platz in Kairo, die Besetzungen städtischer Räume durch die Occupy-Bewegung oder die Eruptionen des Bürgerzorns gegen Stuttgart 21 entfalteten ihre Kraft durch physische Präsenz. Das Internet hat enorme Vorzüge als Werkzeug. Es verbreitet die Kunde von Geschehnissen sehr rasch, senkt die Schwelle, Proteste zu artikulieren, und reduziert die Kosten von Kommunikation und Organisation. Politische oder soziale Umwälzungen aber erfordern ein leibhaftiges Engagement. Wo es ernst wird, reicht das Netz nicht aus. Erst ‚draußen‘ bekommt man die Gewalt der Staatsmacht richtig zu spüren, und wichtige Entscheidungen werden nicht im Internet erzwungen, sondern durch Demonstrationen, Straßenblockaden und Urnengänge.

So bedeutsam wie unbeantwortet bleibt bis dato die Frage, ob das Netz, indem es öffentliche Räume schafft, auch tatsächlich Öffentlichkeit erzeugt. Denn die Öffentlichkeit selber ist kein Raum, sondern eine Aktivität. In New Songdo indes, der derzeit buchstäblich aus dem (Meeres-)Boden gestampften koreanischen Smart City, zeigt sich das nicht unbedingt. Hier hinterlässt jeder Schritt einen elektronischen Fußabdruck. Sensoren nehmen das Stadtgeschehen auf, Video-Konferenzsysteme sind allgegenwärtig, und die in der zentralen Kontroll-



stelle der Stadt gesammelten Daten sind im Smart Grid mit Arbeitsstätten, Haushalten und Smart Phones verknüpft. Zurecht moniert der Autor, dass Technologiefirmen (wie Cisco) bislang Bequemlichkeit und Sicherheit (sowie implizit Verkaufsfähigkeit) als Argumente anführen; von systemischer Offenheit und aktiver Bürgerrolle keine Spur.

Der Einsatz der neuen medialen Möglichkeiten wäre zunächst also einmal kräftig gegen den Strich zu bürteln: Sind sie ein zentraler Wegbereiter individueller Emanzipation und neuer gesellschaftlicher Mitwirkung? Oder stellt ‚Überwachung‘ das prägende Motiv der Vernetzung der Räume dar, lediglich versüßt durch Spielereien? Was haben sie an neuen Formen von Versammlung und Teilhabe zu bieten? Wie treffen Kollektive Entscheidungen? Wer ist an diesen beteiligt und wie entwirft sich gesellschaftliches Engagement in die Zukunft? Indem Martijn de Waal solchen und ähnlichen Fragen nachgeht, legt er die Hand in die Wunde: Wenn Stadt eine wertvolle Ressource darstellt, dann kann doch deren rein profitorientierte Verwertung längerfristig nicht ohne Folgen für die Gesellschaft als Ganzes und für das Zusammenleben in den Städten bleiben. Er weiß, dass der Prozess ungeschlossen ist – und eben deshalb empfiehlt er, sich einzumischen. Zumal ja räumliche Wirklichkeit an einer bestimmten Stelle erzählt, welche Akteure und Determinanten hier in welchem Maße aktiv (geworden) sind.

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin